PUBLICACIONES RECIENTES PIEB

"Hacer plata sin plata". El desborde de los comerciantes populares en Bolivia
Nico Tassi (coord.), Carmen Medeiros, Antonio Rodríguez-Carmona y Giovana Ferrufino
PIEB y Embajada del Reino de los Países Bajos

Municipalismo de base estrecha. La Guardia, Viacha, Quillacollo: La difícil emergencia de nuevas élites
Diego Ayo Saucedo (coord.), Marcia Fernández Morales y Ana Kudelka Zalles
PIEB y Embajada del Reino de los Países Bajos

Chulumani flor de clavel. Transformaciones urbanas y rurales, 1998-2012
Alison Spedding Pallet (coord.), Gumercindo Flores Quispe y Nelson Aguilar López
PIEB y Embajada del Reino de los Países Bajos

Migrantes, paisanos y comerciantes. Prácticas sociales y económicas en la Zona Franca de Cobija (1998-2011)
Carol Carlo Durán (coord.), Cesar José Aguilar Jordán, Laurimar Ventura Ecuari e Ignacio Silvestre Arauz Ruiz
PIEB y Embajada del Reino de los Países Bajos

Diseño institucional e incentivos implícitos en la descentralización boliviana (1994-2008)
Gover Barja Daza (coord.), Sergio Villarroel Börth y David Zavaleta Castellón
PIEB, Embajada del Reino de los Países Bajos y MpD-UCB

Los ciclos recientes en la economía boliviana. Una interpretación del desempeño económico e institucional (1989-2009)
Horst Grebe López (coord.), Mauricio Medinaceli Monrroy, Rodrigo Fernández Ortiz y Cristina Hurtado de Mendoza
PIEB, Embajada del Reino de los Países Bajos e Instituto PRISMA

La brecha ahorro-inversión y la olvidada agenda de transformación productiva con equidad (1989-2009)
Alfredo Seoane Flores (coord.) y Fernanda Wanderley
PIEB, Embajada del Reino de los Países Bajos y CIDES-UMSA

Suficiencia y eficacia de la inversión en Bolivia. Análisis macro y microeconómico (1989-2009)
Rubén Ferrufino Goitia (coord.), Iván Velásquez Castellanos y Marco Gavincha Lima
PIEB, Embajada del Reino de los Países Bajos y Fundación Milenio

Este estudio contribuye fundamentalmente a comprender y explicar la lógica del servicio de transporte interprovincial en Santa Cruz, así como a analizar la complejidad del entramado organizacional y los procesos sociales, económicos y políticos en los que está inserto, además de su incidencia como parte de las redes sociales y de generación de empleo. En ese sentido, su publicación aporta de manera significativa a la identificación de principios teóricos y lineamientos estratégicos que permiten abordar hechos, procesos y problemas concretos en el marco de la relación teoría-práctica y la articulación universal-específico desde una perspectiva holística.

La lectura de *Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz* es una experiencia gratificante, pues en cada una de sus páginas se encuentran nuevas ideas e información pertinente y actualizada además de un análisis ágil y enriquecedor de un tema complejo.

Elisa Saldías Rivera



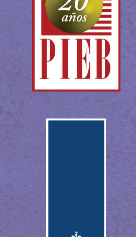
ISBN: 978-99954-57-67-9

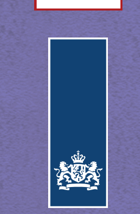
2013












Reino de los Países Bajos


PIEB



REDES ECONÓMICAS Y SOCIALES DEL TRANSPORTE INTERPROVINCIAL EN SANTA CRUZ

Estudio exploratorio

Dunia Sandoval Arenas
Fabiana Chirino Ortiz

Julio César Gutiérrez Guzmán

El Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB) nació en 1994. El PIEB es un programa autónomo que busca contribuir con conocimientos relevantes y estratégicos a actores de la sociedad civil y del Estado para la comprensión del proceso de reconfiguración institucional y social de Bolivia y sus regiones; y para incidir en políticas públicas orientadas a favorecer el desarrollo sostenible y el fortalecimiento de la democracia. Por otro lado, desarrolla iniciativas para movilizar y fortalecer capacidades profesionales e institucionales de investigación con el objetivo de aportar a la sostenibilidad de la investigación en Bolivia. El Programa cuenta con el apoyo de la Embajada del Reino de los Países Bajos.

Para el PIEB, la producción de conocimiento, científico y tecnológico, así como la sostenibilidad de la investigación son factores importantes para promover procesos de cambio en Bolivia. Desde ese enfoque, el PIEB considera que la calidad de las políticas y programas de desarrollo así como el debate de los problemas de la realidad nacional y sus soluciones pueden tener mayor incidencia si se sustentan en conocimientos concretos del contexto y de la dinámica de la sociedad, y en ideas, argumentos y propuestas, resultado de investigaciones.

El trabajo del PIEB se desarrolla a partir de tres líneas de acción:

- Investigación estratégica: Apoya la realización de investigaciones a través de convocatorias sobre temas estratégicos para el país, sus instituciones y sus actores. Estos concursos alientan la conformación de equipos de investigadores de diferentes disciplinas, con la finalidad de cualificar los resultados y su impacto en la sociedad y el Estado.
- Difusión, uso e incidencia de resultados: Crea condiciones para que el conocimiento generado por la investigación incida en políticas públicas, a través de la organización de seminarios, coloquios, talleres; la publicación de boletines y libros; y la actualización diaria de un periódico especializado en investigación, ciencia y tecnología (www.pieb.com.bo).
- Formación y fortalecimiento de capacidades: Contribuye a la sostenibilidad de la investigación en el país a través de la formación de una nueva generación de investigadores, la articulación de investigadores en redes, colectivos y grupos; y el fortalecimiento de capacidades locales, con énfasis en el trabajo con universidades públicas del país.

En todas sus líneas de acción el PIEB aplica de manera transversal los principios de equidad de género, inclusión, derechos de sectores excluidos y lucha contra la pobreza.

Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz

Estudio exploratorio

Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz

Estudio exploratorio

Investigadoras:
Dunia Sandoval Arenas
Fabiana Chirino Ortiz

Asistente de investigación:
Julio Gutiérrez Guzmán







La Paz, 2013

Esta investigación y publicación cuentan con el auspicio de la Embajada del Reino de los Países Bajos.

Sandoval Arenas, Dunia
Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz. Estudio exploratorio / Dunia Sandoval Arenas; Fabiana Chirino Ortiz; Julio Gutiérrez Guzmán. -- La Paz: Jatupeando; Embajada del Reino de los Países Bajos; Fundación PIEB, 2013.
xx; 296 p.; cuads.; maps.; grafs.: 23 cm. -- (Serie Investigación)

D.L.: 4-1-2181-13
ISBN: 97899954-57-67-9 : Encuadernado

TRANSPORTE / TRANSPORTE INTERPROVINCIAL / TRANSPORTISTAS / REDES ECONÓMICAS / REDES SOCIALES / REDES DE TRANSPORTE / CAPITAL SOCIAL / INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE / PASAJEROS / ECONOMÍA DEL TRANSPORTE / COSTOS DEL TRANSPORTE / IDENTIDAD CULTURAL / GÉNERO / APROPIACIÓN DE ESPACIOS / TERRITORIOS / RUTAS / CIUDADES INTERMEDIAS / PARQUE AUTOMOTOR / SERVICIO AUTOMOTOR / EMPLEADOS DEL TRANSPORTE / TRABAJO / CONDICIONES DE TRABAJO / NORMAS DE TRABAJO / GÉNERO / RELACIONES CULTURALES / CAMBIO SOCIAL / DESARROLLO SOCIAL / ECONOMÍA INFORMAL / ECONOMÍA POPULAR / COMERCIO / DESARROLLO REGIONAL / ASOCIACIONES DE TRANSPORTISTAS / CONFEDERACIÓN DE CHOFERES DE BOLIVIA / SANTA CRUZ / PAILÓN / MONTERO / ABAPÓ / YAPACANÍ / SAN JULIÁN / ASCENSIÓN DE GUARAYOS / CAMIRI / BUENAVISTA / CHARAGUA

1. título **2.** serie

Edificio Fortaleza. Piso 6. Oficina 601
Avenida Arce 2799, esquina calle Cordero
Teléfonos: 2432582 - 2431866
Fax: 2435235
Correo electrónico: fundacion@pieb.org
Página web: www.pieb.org
Periódico Digital: www.pieb.com.bo
Casilla 12668
La Paz, Bolivia

Edición: Hugo Montes Ruiz

Diseño gráfico de cubierta: PIEB

Diagramación: Alfredo Revollo Jaén

Fotografía de portada: Composición PIEB

Mapas: Ada Sandoval

Impresión:

Impreso en Bolivia
Printed in Bolivia

Índice

Presentación ... XI

Prólogo ... XIII

Agradecimientos ... XIX

Introducción ... 1

CAPÍTULO I
La ruta metodológica ... 7
1. Debate acerca de las redes económicas y sociales ... 7
2. El estado de la cuestión ... 20
3. Consideraciones metodológicas ... 33

CAPÍTULO II
Reconfiguraciones políticas y económicas de Santa Cruz (2006-2012) ... 39
1. Momentos políticos: democracia pactada, demandas autonómicas y convergencia de intereses ... 39
2. Reconfiguraciones económicas en el departamento de Santa Cruz ... 44
3. Reconfiguraciones del sector transporte en la economía ... 55

CAPÍTULO III
Transporte interprovincial en Santa Cruz ... 67
1. Rutas principales del transporte interprovincial ... 67
2. Organizaciones y marco legal del transporte interprovincial ... 72
3. Caracterización de las rutas estudiadas ... 87

CAPÍTULO IV
Transformaciones de las redes económicas del transporte interprovincial 129
1. Transformaciones de las redes económicas en la ruta Norte integrado 129
2. Transformaciones de las redes económicas en la ruta hacia Guarayos 146
3. Reconfiguraciones de las redes económicas en la ruta hacia el Chaco 157

CAPÍTULO V
Transformaciones en las redes sociales del transporte interprovincial 167
1. Redes sociales en la ruta Norte integrado 167
2. Redes sociales en la ruta hacia Ascensión de Guarayos 190
3. Redes sociales en la ruta Sur o hacia el Chaco 209

CAPÍTULO VI
Las redes y sus capitales económico, social y político 237
1. Las redes sociales y la ruta como territorio 237
2. Capital económico: expectativas y restricciones 242
3. Circulación de bienes simbólicos: el capital social 248
4. Del capital social a la incidencia política 252

CAPÍTULO VII
Elementos para pensar políticas públicas 255

Conclusiones 259

Bibliografía 265

Anexos 283

Autores 295

Índice de cuadros

Cuadro 1	Principales indicadores económicos de Santa Cruz y de Bolivia	47
Cuadro 2	Bolivia: parque automotor, por tipo de vehículo y servicio (1999-2010)	58
Cuadro 3	Santa Cruz: parque automotor, según tipo de vehículo y servicio (2000-2010)	58
Cuadro 4	Crecimiento del parque automotor en algunos municipios de Santa Cruz	62
Cuadro 5	Organizaciones de transporte, ruta Norte integrado	85
Cuadro 6	Organizaciones de transporte, ruta hacia Ascensión de Guarayos	85
Cuadro 7	Organizaciones de transporte, ruta hacia el Chaco	86
Cuadro 8	Organizaciones de transporte, ruta hacia los Valles Cruceños	86
Cuadro 9	Organizaciones de transporte, ruta hacia la Chiquitanía	86
Cuadro 10	Localidades seleccionadas en la ruta Norte integrado	89
Cuadro 11	Asociaciones de transporte interprovincial en Montero	94
Cuadro 12	Asociaciones de transporte interprovincial en Buenavista	95
Cuadro 13	Asociaciones de transporte interprovincial en Yapacaní	98
Cuadro 14	Localidades estudiadas en la ruta hacia Ascensión de Guarayos	100
Cuadro 15	Asociaciones de transporte interprovincial en Pailón	108
Cuadro 16	Asociaciones de transporte interprovincial en San Julián	109
Cuadro 17	Asociaciones de transporte interprovincial en Ascensión de Guarayos	110
Cuadro 18	Localidades estudiadas en la ruta hacia el Chaco	112
Cuadro 19	Asociaciones de transporte interprovincial en el Chaco	120
Cuadro 20	Características de asociaciones tipo en la ruta Norte integrado	134

Cuadro 21 Balance diario individual calculado para sindicato 10 de Febrero Yapacaní-Santa Cruz-Yapacaní (con pago de préstamo) 135
Cuadro 22 Balance diario individual calculado para asociado tipo sindicato 10 de Febrero, Yapacaní-Santa Cruz-Yapacaní (con capital propio y previsión para depreciación) 136
Cuadro 23 Balance diario individual calculado para asociado tipo cooperativa Germán Moreno, Montero-Santa Cruz-Montero (con pago de préstamo) 137
Cuadro 24 Balance diario calculado para asociado tipo cooperativa Germán Moreno (Montero-Santa Cruz-Montero) (con capital propio y con depreciación) 138
Cuadro 25 Características de asociaciones tipo en la ruta hacia Guarayos 150
Cuadro 26 Balance diario calculado para asociados Sindicato mixto de transporte 8 de Noviembre San Julián-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación) 151
Cuadro 27 Balance diario calculado para Empresa de transporte Trans-Guarayos, Ascensión de Guarayos-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación) 152
Cuadro 28 Balance diario calculado para asociados Cooperativa Trans-Ascensión del Señor, Ascensión de Guarayos-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación) 153
Cuadro 29 Características de asociaciones tipo en la ruta hacia el Chaco 159
Cuadro 30 Balance diario individual calculado para Asociación de Transporte 14 de Marzo (80 socios) ruta: Santa Cruz-Abapó (con capital propio y con depreciación) 159
Cuadro 31 Balance diario calculado para autobús empresa de transporte Trans-Charagua (Charagua-Santa Cruz) (con capital propio y con depreciación) 160
Cuadro 32 Balance diario calculado para asociados cooperativa de transporte Andrés Ibáñez (80 socios) Santa Cruz-Camiri (con capital propio y con depreciación) 162

Cuadro 33 Comparación de resultados diarios del transporte interprovincial Estudios de caso de las tres rutas seleccionadas 165
Cuadro 34 Componente cultural en las redes sociales del transporte interprovincial, ruta Norte integrado 187
Cuadro 35 Particularidades de los conflictos en las relaciones transversales: ruta hacia el Chaco 226
Cuadro 36 Comparación de las categorías de las redes sociales en las tres rutas estudiadas 232

Índice de gráficos

Gráfico 1 Participación del transporte de Santa Cruz en el transporte de Bolivia (2001-2011) 57
Gráfico 2 Crecimiento del parque automotor en Santa Cruz (2001-2011) 60
Gráfico 3 Crecimiento del parque automotor en el departamento y en la ciudad de Santa Cruz (2001-2012) 61
Gráfico 4 Salarios en el transporte respecto a los salarios promedio (departamento de Santa Cruz) 1995=100 66
Gráfico 5 Generación, distribución y uso de excedentes 163
Gráfico 6 Organización de las asociaciones de transporte 169
Gráfico 7 Organigrama del sindicato 10 de Febrero (Yapacaní) 170
Gráfico 8 Redes del transporte interprovincial, ruta Norte integrado 176
Gráfico 9 Relaciones transversales de las redes del transporte interprovincial con otros sectores económicos 178
Gráfico 10 Diferencias entre transporte asociado y transporte libre 181
Gráfico 11 Articulación de aspectos relativos al poder político en el sector 186
Gráfico 12 Componente de género en las redes sociales del transporte interprovincial 190
Gráfico 13 Niveles de centralidad y periferia entre los socios 191
Gráfico 14 Modalidades de ingreso al sector del transporte: trayectorias 194
Gráfico 15 Redes del transporte interprovincial, ruta Ascensión de Guarayos 198

Gráfico 16 Conflictos en las redes del transporte interprovincial 201
Gráfico 17 Redes del transporte interprovincial, ruta hacia el Chaco 218
Gráfico 18 Procesos de translocalidad entre Santa Cruz y las localidades de estudio 242

Índice de mapas

Mapa 1 Red vial básica del departamento de Santa Cruz, con las rutas seleccionadas para este estudio 68
Mapa 2 Ruta Norte integrado 88
Mapa 3 Ruta hacia Ascensión de Guarayos y el Beni 101
Mapa 4 Ruta hacia el Chaco 113

Presentación

Con el objetivo de comprender las reconfiguraciones económicas y sociales que se están produciendo tanto en sectores indígenas campesinos como populares, en su articulación territorial urbano rural, con incidencia en la economía y la estructura social local, regional y nacional, el Programa de Investigación Estratégica en Bolivia (PIEB) promovió y ejecutó la convocatoria "Reconfiguración económica y social en la articulación urbano-rural de Bolivia: 1998-2010", con el auspicio de la Embajada del Reino de los Países Bajos.

Como resultado de la selección de los proyectos presentados a la convocatoria, seis equipos de profesionales investigaron durante diez meses, entre mayo de 2012 y marzo de 2013, la emergencia de nuevas élites, el potenciamiento de determinadas actividades económicas, las nuevas formas de organización empresarial, las modalidades de acumulación y otros fenómenos de alta incidencia, en los departamentos de La Paz, Pando, Cochabamba, Santa Cruz y Potosí.

En esta oportunidad, el PIEB presenta la publicación de los resultados de cinco investigaciones que se aproximan al tema desde diferentes miradas y actores: *"Hacer plata sin plata". El desborde de los comerciantes populares en Bolivia*, coordinada por Nico Tassi; *Municipalismo de base estrecha. La Guardia, Viacha, Quillacollo: La difícil emergencia de nuevas élites*, coordinada por Diego Ayo Saucedo; *Chulumani flor de clavel. Transformaciones urbanas y rurales, 1998-2012*, coordinada por Alison Spedding Pallet; *Migrantes, paisanos y comerciantes. Prácticas sociales y económicas en la Zona Franca de Cobija (1998-2011)*, coordinada por Carol Carlo Durán; y *Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz. Estudio exploratorio*, coordinada por Dunia Sandoval Arenas.

Destacamos la relevancia y actualidad de los hallazgos de las investigaciones. Cada una contribuye a una mejor comprensión de los protagonistas que cotidianamente están en mercados, centros comerciales, carreteras, pueblos, ciudades y municipios del país; y a su vez, proporcionan insumos para futuras investigaciones sobre un tema muy conocido desde el sentido común, pero poco atendido, hasta ahora, por las ciencias sociales y económicas.

Invitamos entonces a la lectura de las investigaciones que nos introducen al tramado de factores que sustentan la formación y desarrollo de los nuevos grupos económicos y sociales en su articulación con la economía nacional y global.

Godofredo Sandoval
Director del PIEB

Prólogo

Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz. Estudio exploratorio es una investigación realizada por Dunia Sandoval y Fabiana Chirino, integrantes del colectivo Jatupeando, con el apoyo de Julio César Gutiérrez, que trata un tema poco estudiado a pesar de su relevancia, no sólo por tratarse de un servicio que incide en la vida cotidiana del departamento, sino también por ser un sector fundamental en las actividades socioeconómicas de la región.

Esta investigación se planteó como objetivo el de caracterizar y explicar los procesos de transformación de las redes económicas y sociales del transporte interprovincial del departamento de Santa Cruz entre 2006 y 2012, y se propuso identificar las formas de generación y uso del capital económico y social del transporte interprovincial en tres rutas del departamento desde una perspectiva sistémica, en función de criterios teóricos y metodológicos cuantitativos y cualitativos. Es precisamente este enfoque el que permite comprender el tema de una manera integral y ágil que transciende lo meramente técnico.

Es pertinente destacar que el estudio se sustenta en dos pilares teóricos centrales: a) *redes sociales,* que abarca por un lado el análisis de la estructura social (en este caso los actores y formas de organización) del transporte interprovincial y, por otro, el capital social que según Bourdieu implica también el capital económico simbólico cultural, y b) *territorio*, entendido como espacios geográficos interdependientes de consumo, producción, recursos, costos, relación entre espacios de producción, de transformación y de comercialización.

Este enfoque visualiza y enriquece el abordaje del transporte interprovincial en el marco de las redes sociales que forman parte de una economía popular y se articulan a través de su paso por el territorio cruceño en un contexto económico, político y social. Lo hace través de tres rutas seleccionadas: *Norte*, que se encuentra en el polo productivo agropecuario del departamento en conexión con el eje central de Bolivia; *Sur*, que comprende la integración del Chaco y la conexión con la carretera internacional hacia la Argentina, y la ruta *Este*, que articula la ciudad de Santa Cruz con la región de Guarayos y el departamento del Beni son importantes por las actividades económicas productivas agroindustriales y por su vinculación con el resto de Bolivia y de países vecinos. De este modo, se confirma que existe una estrecha relación entre estos servicios y la dinámica económica de la región cruceña y que estas rutas se han consolidado debido a la diversificación de la economía en las provincias durante los últimos diez años.

Adicionalmente, el estudio confirma una vez más que el aislamiento histórico y la débil (por no decir insignificante) presencia del Estado en Santa Cruz inciden en la actitud ciudadana de minimizar la importancia del Estado y destaca más bien los esfuerzos de desarrollo a partir de la región (Comité de Obras Públicas y los servicios Cotas, CRE, etc.).

Otro aporte relevante del trabajo realizado por las investigadoras es el referido a las formas de organización del servicio de transporte interdepartamental. Aunque las asociaciones, sindicatos y cooperativas son organizaciones con características y estructura orgánica diversas, estas diferencias no inciden de manera significativa en el tipo de gestión del servicio ni en las utilidades que reporta a sus operadores. Todo esto muestra la necesidad de seguir investigando acerca de la relación que tienen los dueños y choferes con las actividades económicas de pequeños productores y/o unidades económicas productivas agrícolas familiares.

El análisis de gastos e ingresos que expone el estudio confirma que las utilidades del sector son mínimas e insostenibles si se toma en cuenta la depreciación de los vehículos. Sin embargo, la venta de “línea” es considerada por propietarios y choferes como un bien con

valor agregado y suficiente como para formar parte del patrimonio o capital. Lo grave es que este patrimonio se sustenta en el uso de carreteras, avenidas y calles que en realidad son de propiedad del Estado, es decir, un bien público. Este hallazgo muestra dos aspectos: por un lado, la ausencia o debilidad del Estado, que ha posibilitado el uso y "propiedad" de las carreteras como patrimonio de los dueños de los vehículos que prestan el servicio de transporte interdepartamental, y por otro, el empoderamiento de estas organizaciones (cooperativas, asociaciones o sindicatos) que desarrollan sus actividades bajo normas y reglamentos que responden a sus intereses, en desmedro del derecho a la seguridad y a un servicio de calidad que tienen todos los usuarios de este servicio. Las investigadoras identifican además que la ausencia del Estado ha contribuido a que este sector se empodere en términos sociales y políticos y se oponga a cualquier intento, por parte del Estado, de recuperar sus atribuciones y competencias para regular el servicio del transporte público.

Además de lo expuesto, me parece oportuno destacar hallazgos importantes que no sólo contribuyen al conocimiento académico, sino que también sientan las bases para abordar este tema desde la intervención del Estado:

1. Es un estudio que profundiza la dinámica del servicio interprovincial no sólo en cuanto a actividad gremial, sino fundamentalmente en cuanto a redes económicas y sociales, lo que a su vez incide en el empleo de la población masculina (especialmente rural) y se articula a la economía a través de las rutas fijas de transporte público (articulación territorial).

2. Se evidencia una riqueza de análisis en torno a las características organizacionales, de gestión y bienes de capital que se generan en este tipo de servicios de transporte, a través de la adquisición del derecho de línea que hace referencia a bienes públicos (carreteras, avenidas y calles), y su incidencia en las actividades económicas de la región o zona de la que parten hacia la ciudad de Santa Cruz de la Sierra.

3. Muestra que en la estructura de todas las organizaciones del sector del transporte prevalece una gestión autoritaria en cuanto a los beneficios que pueda reportar el servicio a los dueños

de los vehículos y, tal vez, la sobrevivencia a los choferes que deben entregar renta.

4. Un aspecto importante que muestra el estudio es que el transporte interprovincial contribuye a la inserción de población económicamente activa masculina rural al trabajo en el área del transporte, forma parte de las redes económicas de tipo popular, y a la vez contribuye a las estructuras económicas de la región. Este aporte sugiere otra interrogante: desde la mirada de los dueños y choferes, ¿cuáles son las perspectivas del servicio interdepartamental hacia el futuro?

5. En términos teóricos y metodológicos, esta investigación identifica y utiliza un conjunto de categorías de análisis que pueden ser aplicables y/o comparables con otros ámbitos del transporte público como el departamental y el urbano. En efecto, el análisis de las formas de organización, de gestión y retorno de capital invertido en vehículos de transporte, inserción y normas de funcionamiento es un aporte valioso.

Destaco el esfuerzo de las autoras por incluir el análisis de género, que en la actualidad es objeto de un debate teórico y metodológico, pero no comparto la idea de analizar el género como componente porque sólo considera una parte del todo. Las experiencias en América Latina (tanto en investigación como en diseño de políticas) demuestran que invisibiliza las relaciones sociales de discriminación y subordinación de las mujeres, tanto en el ámbito público como en el privado, y se corre el riesgo de simplificar el análisis o constatar aquello que ya se sabe en términos empíricos: el servicio del transporte está fundamentalmente dirigido por varones.

Me inclino, más bien, por abordar el análisis desde un enfoque de género que implica un análisis sistémico de la estructura de poder de las organizaciones que prestan el servicio de transporte interdepartamental y su incidencia en las relaciones entre géneros. El mérito de este estudio —reitero— es el de introducir la necesidad de incluir el análisis de género en temáticas que tradicionalmente se analizan desde una perspectiva técnica o económica.

Finalmente, este estudio contribuye fundamentalmente a comprender y explicar la lógica del servicio de transporte interprovincial, así como a analizar la complejidad del entramado organizacional y los procesos sociales, económicos y políticos en los que está inserto, además de su incidencia como parte de las redes sociales y de generación de empleo. En ese sentido, su publicación aporta de manera significativa a la identificación de principios teóricos y lineamientos estratégicos que permiten abordar hechos, procesos y problemas concretos en el marco de la relación teoría-práctica y la articulación universal-específico desde una perspectiva holística.

La lectura de *Redes económicas y sociales del transporte interprovincial en Santa Cruz* fue una experiencia gratificante, pues en cada una de sus páginas encontré nuevas ideas e información pertinente y actualizada en el marco de un análisis ágil y enriquecedor de un tema complejo y tan actual pero poco estudiado.

Elisa Saldías Rivera
Socióloga y especialista en descentralización
y gestión pública

Agradecimientos

El equipo de investigación expresa su agradecimiento a las siguientes personas y a las entidades que representan:

Las amigas del colectivo Jatupeando, por alentarnos a participar en la convocatoria y acompañarnos en el proceso.

A Vincent Gómez-García Ph.D., asesor, por sus sugerencias en momentos oportunos, y a los lectores del informe de avance por desafiarnos a mejorar la investigación.

A los sacerdotes jesuitas Mauricio Bacardit y Javier Velasco, por su acogida en Charagua y su lúcida explicación de la realidad del Chaco.

A los directores y equipo del Centro de Investigación y Promoción del Campesinado (CIPCA) Santa Cruz, Eulogio Núñez y Alejandra Anzaldo, de CIPCA Cordillera, por su apoyo en Santa Cruz, Camiri y Charagua. A los técnicos de CIPCA Guarayos por ayudarnos a desentrañar la compleja realidad socio-política de la zona.

Al Mgr. Antonio Cabrera, de la Facultad Integral del Chaco de la Universidad Autónoma Gabriel René Moreno (UAGRM), por sus gestiones y contactos en Camiri; también a la Lic. Marisol Mejía por sus aportes a la investigación, y a María Jesús Villanueva por ser nuestra guía en San Julián.

A la asambleísta departamental de Santa Cruz, Lic. Rosse Mary Sandoval, por presentarnos al equipo que está asumiendo la

competencia del transporte interprovincial en la Gobernación de Santa Cruz.

A todos los entrevistados y entrevistadas, por interrumpir generosamente su labor cotidiana frente al volante, para compartir con nosotros sus vivencias en las rutas.

Finalmente, agradecemos a Ada Rosa Sandoval por su valioso apoyo en la elaboración de los mapas y en el diseño inicial de los cuadros.

Introducción

El transporte interprovincial es un sector autorregulado que defiende sus intereses gremiales, que posee capacidad de acumulación de capital económico y social y tiene incidencia política. Este sector de la economía popular no solo ha logrado perdurar en el tiempo, sino además una diversificación, diferenciación y expansión de sus redes, las cuales establecen dinámicas económicas que se desenvuelven entre lo urbano y lo rural, configurando relaciones complejas entre las localidades, entre las cuales circulan personas, bienes y capitales.

Estos procesos se han reconfigurado a partir de condicionantes, como la mayor demanda de productos agropecuarios, que han beneficiado a las zonas productoras del departamento de Santa Cruz, pero también a partir del empoderamiento de sujetos colectivos indígenas, campesinos y gremiales, que tienen cada vez mayor incidencia en la vida política de Bolivia y específicamente en las regiones estudiadas.

El estudio que sirve como base al presente libro analiza los procesos de transformación de las redes económicas y sociales del transporte interprovincial en el departamento de Santa Cruz, identificando las formas de generación, acumulación y uso de los capitales económico y social del sector entre 2006 y 2012, considerando además los componentes culturales y de género en estas dinámicas de reconfiguración.

El estudio se realizó en tres rutas del departamento de Santa Cruz: la ruta Norte integrado, que se encuentra en el polo productivo agropecuario del departamento y lo conecta con el eje troncal de Bolivia; la ruta hacia Ascensión de Guarayos, que articula la ciudad de Santa

Cruz con la región de Guarayos y con el departamento del Beni, y en tercer lugar la ruta hacia el Chaco, que comprende la integración del Chaco y la conexión con la carretera internacional hacia la Argentina. En cada una de estas rutas se seleccionaron tres localidades, que pueden pertenecer al área metropolitana de la capital departamental, ciudades intermedias (nodos) y localidades pequeñas. Concretamente, en la ruta Norte integrado tenemos Montero, Buenavista y Yapacaní; en la ruta hacia Ascensión de Guarayos tenemos Pailón, San Julián y Ascensión de Guarayos, mientras que en la ruta hacia el Chaco tenemos Abapó, Camiri y Charagua.

El documento *La economía más allá del gas* (PNUD 2005) advertía ya entonces sobre los problemas estructurales de Bolivia asociados a un patrón de acumulación primario exportador, con sectores generadores de ingresos, mientras que otros sectores, llamados también de economía popular, tenían baja productividad y eran generadores de empleos. A pesar de los cambios en los modelos económicos, el patrón de acumulación había permanecido intacto, como forma organizativa estructural de la economía boliviana.

Estos procesos se dan en el contexto de la consolidación en Santa Cruz de una identidad colectiva productiva identificada con la modernidad y con la producción empresarial, a lo que se añade el hecho de ser el segundo departamento más poblado de Bolivia; según los datos oficiales del censo de 2012[1], Santa Cruz tendría 2.655.084 habitantes, lo que representa el 26,48% de la población total del país.

Esta acumulación económica se hace efectiva a través de múltiples redes sociales que a su vez son expresiones culturales. Así se explica que la lógica de la oferta y demanda no funcione a cabalidad en algunos mercados, por ejemplo el laboral. En todos los niveles sociales y en la tradición boliviana, el reclutamiento de trabajadores se realiza a través de las redes sociales.

Dentro de la complejidad del tejido social boliviano, los factores étnicos y regionales influyen en todas las áreas de la vida cotidiana

1 Resultados oficiales del censo 2012. Decreto Supremo 1672 (31 de julio de 2013).

y, por supuesto, en la forma de producir y reproducir las condiciones materiales de existencia. Paradójicamente, no se ha estudiado en profundidad la relación entre la generación de excedentes a través de las redes sociales, que generan y acumulan capital social e inciden directamente en que los individuos estén insertos en una red de relaciones socio-culturales frecuentemente marcadas por la procedencia regional o étnica. En la tradición académica se ha privilegiado las cuestiones macroeconómicas, tal vez como parte de la separación entre los "académicos", que estudian lo medible y empíricamente verificable, y los actores sociales populares, quienes trabajan para obtener y reinvertir excedentes mediante estrategias intuitivas de diversificación de sus actividades productivas. En este caso, se trata de un enfoque que parte de la información cuantitativa disponible, como contexto de la verificación empírica de las actividades microeconómicas de los transportistas interprovinciales, transversalizando el análisis con las variables culturales / regionales y de género.

A partir del Gobierno de Evo Morales es más evidente el acceso de sectores anteriormente marginados a recursos y poder político. Por ejemplo, en muchos municipios las autoridades ya no provienen únicamente de las élites tradicionales de las ciudades intermedias, mostrando una pluralidad de tendencias en el departamento de Santa Cruz, con una importante presencia del Movimiento al Socialismo (MAS) desde las elecciones generales de 2009.

La reconstrucción de las redes sociales ha sido posible a través del enfoque territorial, que permite comprender el transporte no como un sector aislado, sino que se basa en la percepción de los mismos transportistas, que consideran a sus rutas como espacios y territorios propios, en los cuales cumplen las funciones de vivir, apropiarse del territorio, explotarlo e intercambiar a través de la circulación de personas.

Ha sido esclarecedor identificar las reconfiguraciones políticas en la relación entre la región y el Estado, tomando en cuenta la correlación de fuerzas entre los actores políticos y cómo se ha modificado ésta, con influencia en el poder político. En Santa Cruz, a diferencia de otros departamentos, la importancia del sector agropecuario incide directamente en el acceso al poder político debido a que la élite

tradicional tiene su base en la explotación agropecuaria empresarial. Por tanto, los municipios son escenarios de lucha por espacios de incidencia en los que emergen otros actores económicos que van adquiriendo poder económico y político. Se analiza, entonces, las reconfiguraciones políticas en el departamento que permiten encontrar un sentido a los procesos locales. Asimismo, se indaga en los factores que han podido incidir en los cambios económicos verificados en el departamento, para fundamentar en su contexto las mejoras percibidas por los entrevistados. Entre los indicadores más importantes está el crecimiento del parque automotor y sus diferencias entre municipios.

El presente estudio arrancó con una caracterización del transporte interprovincial de Santa Cruz, su organización y los vínculos de las organizaciones con la matriz de la Confederación de Choferes de Bolivia, hasta sus relaciones internas y con otras organizaciones. Se ha analizado el conflicto que se presentó en 2012, en torno al rechazo del proyecto de Ley de Extinción del Dominio de Bienes en Favor del Estado, específicamente en Santa Cruz, en el contexto de las luchas nacionales. En este sentido, se examinan las alianzas del sector con las organizaciones de comerciantes gremiales y las controversias internas. Este fue un caso como “de laboratorio”, porque un integrante del equipo de investigación ingresó como observador participante en los “ampliados” para conocer las posiciones, la forma de organización y verificar el cumplimiento de las medidas de presión.

La investigación analiza las reconfiguraciones económicas, así como la generación, la distribución y el uso del excedente en cada una de las rutas estudiadas, tomando algunos casos como ejemplos de la capacidad de generar excedentes, pero también la autorregulación que los limita. Análogamente, se ha podido identificar la diversidad de situaciones dentro del mismo sector. En cuanto a las reconfiguraciones de las redes sociales, se ha estudiado la generación de excedentes, el funcionamiento de las redes y las relaciones de poder, con los componentes culturales y de género como aspectos transversales. Es decir, cómo influyen en las redes sociales las diferencias culturales entre los distintos pobladores de las localidades, pueblos indígenas originarios, criollos del pueblo (“familias tradicionales”), inmigrantes *collas* (o inmigrantes de origen andino) y sus

descendientes, y tanto en Ascensión de Guarayos como en Charagua, la presencia de colonos menonitas. Los imaginarios colectivos y la autopercepción de emprendimiento identifican en todas las rutas a los *collas*, sus hijos, o quienes tienen la lógica de arriesgar para ganar, con actividades como el transporte y el comercio. La construcción de género también muestra al transporte como actividad predominantemente masculina, mientras que el comercio minorista se percibe como vinculado naturalmente a las familias.

Finalmente se explica el funcionamiento de las redes en el marco de las sociedades y las construcciones territoriales de las rutas, la acumulación económica y la diversidad de sus características, la circulación de capital social y las trayectorias hacia la incidencia política.

Consideramos que uno de los aportes principales de esta publicación es el metodológico, ya que para explicar el desenvolvimiento de las redes económicas y sociales, que se veían de manera abstracta, hemos integrado metodologías cualitativas y cuantitativas, además de conocimientos y experiencias de investigación interdisciplinarias y empíricas.

Nos ha guiado el propósito de contribuir al debate sobre las transformaciones de la economía popular, comprender los procesos de inserción en Santa Cruz de comportamientos y modalidades de acumulación provenientes de las lógicas andinas, ya estudiadas por otros autores, que explican la percepción de que los inmigrantes están progresando más que otros grupos en procesos de diferenciación económica y social. Otros estudios podrían abordar las relaciones entre el transporte de carga y su vinculación con la importación y exportación para identificar procesos de acumulación en mayor escala.

Sin duda, los cambios sociales en los últimos años promueven la búsqueda del ascenso social en la población que vive entre las ciudades intermedias y las localidades rurales o entre ciudades intermedias y Santa Cruz capital, de modo que la entrada a una asociación de transporte se ve como una oportunidad, en un contexto en el que, a pesar del crecimiento económico, se dan pocas alternativas laborales fuera del sector agropecuario para la población. Con el crecimiento demográfico y los incesantes cambios socio-culturales, el transporte

de pasajeros se ha dinamizado, incrementado y transformado, acompañando el febril movimiento económico en las provincias de Santa Cruz. Esperamos que este estudio contribuya al descubrimiento y al debate de realidades cotidianas de la economía popular que hasta ahora habían sido poco estudiadas por la academia. Como en todas las investigaciones publicadas en esta serie, se trata aquí de aproximaciones interesantes para entender los procesos económicos y sociales y sus transformaciones actuales en la Bolivia profunda y productiva.

En suma, el capítulo I de este volumen presenta las consideraciones metodológicas necesarias para comprender adecuadamente el enfoque y los criterios que han guiado el tratamiento del tema que nos ocupa. El capítulo II intenta situar el análisis del transporte interprovincial cruceño en un contexto político y económico marcado por profundas transformaciones. El capítulo III esboza una caracterización general del transporte interprovincial del departamento a partir del análisis de tres rutas seleccionadas para este estudio, centrándose en el examen específico referido a localidades seleccionadas en cada una de estas rutas. El capítulo IV presenta un análisis de las transformaciones económicas de las redes del transporte en las localidades estudiadas, mientras que el capítulo V intenta algo similar con las transformaciones en las redes sociales del transporte interprovincial cruceño. El capítulo VI expone un análisis territorial del transporte interprovincial del departamento, tomando en cuenta dinámicas económicas, sociales, culturales y políticas. Finalmente, el capítulo VII ofrece elementos para la formulación de políticas públicas. El libro se cierra con las conclusiones, una recapitulación del material que consideramos más relevante dentro de esta contribución.

Adicionalmente, en los anexos se presenta una caracterización de la estructura organizacional y social del transporte en el departamento de Santa Cruz. Los cuadros facilitan un esquema sintético del sector. También se ha realizado una inventariación de los sindicatos, asociaciones, cooperativas y empresas que prestan servicios en las rutas interprovinciales de Santa Cruz. Esta información podría ser de potencial utilidad para futuros análisis comparativos con otros departamentos.

CAPÍTULO I
La ruta metodológica

En este capítulo se detalla el proceso de la investigación, desde las construcciones teóricas y los estudios previos hasta los objetivos, método, técnicas, zonas y sujetos de estudio.

1. Debate acerca de las redes económicas y sociales

1.1 Conceptualizaciones sobre redes sociales y capital social

El concepto de *redes sociales* puede ser entendido en dos dimensiones: como enfoque general y como una metodología particular, por lo que es necesario distinguir entre *enfoque de redes sociales* y *análisis de redes sociales* o *análisis estructural de redes sociales*. El enfoque de las redes sociales se caracteriza por centrar el interés en la conceptualización de la estructura social, las relaciones, los vínculos y las formas de interacción entre los sujetos. Las ciencias sociales se han ido apropiando de la teoría y las aplicaciones metodológicas pertinentes al estudio de redes sociales (patrones comerciales, relaciones políticas entre países, sistemas de parentesco, etc.), "donde se han hecho importantes cruces entre las lecturas cualitativas y cuantitativas que permean este enfoque" (Reyes 2008: 16).

El análisis de las redes sociales parte de la noción de un entramado de relaciones compuesto por un conjunto de actores, un tipo particular de relaciones entre esos actores y el modo en que dichas relaciones se presentan en caso de existir. Así, las relaciones entre los actores pueden configurar una red completa, global, total o sociocéntrica o, cuando el conjunto de actores no está delimitado, conformar una red abierta. Por su parte, Gil y Schmidt (2002: 9) señalan que:

> el análisis de redes ha facilitado la integración de distintos campos [...] porque en lugar de utilizar, como se hizo con la estadística, instrumentos de validación hipotética, con el análisis de redes se formula la hipótesis de forma interdisciplinaria, lo que de entrada eleva la investigación a una nueva dimensión.

En su artículo "Aportes y limitaciones de la sociología económica", Pozas *et al.* (2004) plantean una reflexión acerca del análisis de redes como una disciplina que privilegió la observación para el estudio de la acción económica en el contexto de la interacción personal. Pozas analiza los trabajos de varios autores, relacionando la producción con la conformación de redes sociales, de manera que lo fundamental en tales estudios es indagar si están o no conectadas, entendiendo cómo circulan los recursos, la información y las influencias entre las diferentes esferas de la estructura social. En este sentido, interesan "las costumbres, creencias, convenciones, normas y reglas que gobiernan las relaciones sociales, y el contexto en el que los actores persiguen sus intereses y definen los límites de su legitimidad" (Pozas, Mora y Pérez 2004: 22).

Otra de las definiciones amplias del concepto de redes sociales es la propuesta por Alejandro Portes (1995: 8), quien las considera "como uno de los tipos más importantes de estructuras sociales en las que las transacciones económicas están imbuidas. Estas son un conjunto de asociaciones recurrentes entre grupos de gente vinculada por lazos ocupacionales, familiares, culturales o afectivos". En cambio, para Pozas, Mora y Pérez (2004), la importancia de las redes sociales para el entendimiento y explicación de la acción económica de los colectivos humanos se deriva del hecho de que "ellas mismas constituyen recursos para la adquisición de recursos escasos, tales como capital e información, y porque ellas simultáneamente imponen restricciones efectivas a la búsqueda irrestricta del bienestar personal" (Pozas, Mora y Pérez 2004: 48).

Es decir que la red no es sólo un medio que vincula a unas personas con otras, sino que es un tipo de recurso que diferencia las posibilidades de acción económica que tienen los individuos que conforman una sociedad. Lo interesante de este planteamiento es que "el capital social no lo constituyen los recursos a que tiene acceso el individuo por medio de una red, sino que el capital deviene aquí en

la habilidad, la capacidad de este individuo para movilizar dichos recursos" (Portes 1995: 12).

Este soporte teórico nos permitió leer la actividad económica del sector del transporte interprovincial cruceño en la medida en que, como señala María Elena Burgos en la revista *T'inkazos* 9, "vivimos en una sociedad de redes y estructuras relacionales. La posición social, valores, creencias y comportamientos vienen definidos por su posición en las diferentes estructuras relacionales en las que participa". De modo que el transporte interprovincial, en tanto organización sindical, se constituye en una red a la vez que forma parte de otras redes mucho más amplias y complejas: "Las organizaciones no sólo están interpenetradas y formadas por redes relacionales, sino que a su vez forman parte de redes interorganizativas más amplias" (Burgos 2001: 46).

La teoría de las redes sociales conduce al concepto de *capital social* desarrollado por Pierre Bourdieu, articulado a los conceptos de capital económico, simbólico y cultural. Bourdieu define el capital social como "los recursos que pueden reunirse por procuración o a través de las redes de relaciones más o menos numerosas y ricas". Para Bourdieu, las condiciones básicas de existencia de cualquier tipo de capital social son: a) la pertenencia a un grupo (red social), b) las condiciones en las que se dan los intercambios y c) la posesión de límites relativamente precisos en los que se agrupan y por los cuales se distinguen los actores en la red. En este último punto es visible la imbricación conceptual de la idea de capital simbólico con la de capital social, entendiendo que Bourdieu define el primero como "un capital que sólo existe bajo la condición de que el otro lo reconozca como tal" (Bourdieu 2001: 32).

Para Bourdieu, el capital social tiene los atributos del capital en sentido convencional: acumulación, inversión, mantenimiento, rendimiento, movilización y concentración, características que asume un concepto que utiliza para referirse a los propietarios del capital:

> El capital social es el conjunto de los recursos actuales o potenciales vinculados a la posesión de una red duradera de relaciones más o menos institucionalizadas de interconocimiento e interreconocimiento; o dicho de otro modo, a la pertenencia a un grupo, en el cual sus

> miembros están unidos por vínculos permanentes y útiles que se basan en intercambios materiales y simbólicos (Bourdieu 2001: 5).

En cambio, el volumen del capital social depende de la amplitud de la red y de los recursos que poseen los componentes de la misma: "La red de vínculos es el producto de *estrategias de inversión social* destinadas de modo consciente o inconsciente a la institución o reproducción de relaciones sociales utilizables" (*Ibíd.*).

George Gray Molina publicó en *T'inkazos* 6 una reflexión sobre el enfoque neoinstitucional, en el cual el capital social se define por su función. Este enfoque

> Concibe el análisis de dilemas de acción colectiva como problemas de acción o coordinación, como un conjunto de recursos socio-estructurales que actúan como lubricantes para resolver problemas de coordinación institucionales relacionados al cumplimiento, monitoreo y sanción de las normas (Gray Molina 2000: 9).

El autor plantea que este enfoque ha llevado a su tipificación como tautológica, pues una acción colectiva exitosa no explicada por expectativas racionales puede ser atribuida a la presencia de esos mismos recursos productores de resultados. Es decir, advierte respecto a una concepción institucionalista del capital social, que algunas veces puede ser útil y otras veces no, por lo cual la categoría de capital que se acumula no podría ser aplicada. Gray Molina señala que los enfoques neoinstitucionales muestran una concepción asocial de la conducta humana que concibe los actos sociales como motivados por intereses racionales, por encima de las contingencias locales y de la especificidad de las normas sociales.

Asimismo, Gray Molina enfatiza un componente político del capital social:

> En el mundo real, los puentes que hacen posible que el capital social funcione, suelen ser puentes políticos, caracterizados por luchas de poder, enfrentamiento y conciliación de resultados. (...) Más que preguntar de dónde viene el capital social, las preguntas más relevantes son cómo se construye, cómo se sostiene en el tiempo y cómo impacta en el curso de la acción colectiva local y regional (Gray Molina 2000: 12).

En tal contexto, serán las dinámicas de poder internas y externas a las redes las que sostienen y consolidan las tramas sociales, políticas y económicas.

Rolando Sánchez, en *T'inkazos* 15, analiza el capital social y sus efectos socioeconómicos y políticos, en tanto proveedor de prestigio, valoración social y sentido de pertenencia:

> El paradigma de capital social sostiene que la pobreza es consecuencia de la negación de bienes y servicios físicos y de bienes socioemocionales, porque los pobres no son sólo el resultado del limitado acceso a bienes y servicios materiales, sino también del acceso al respeto y a la participación que constituyen la esencia de los bienes socioemocionales (Sánchez 2003: 21).

Este planteamiento da cuenta de la estrecha articulación entre el capital económico y el capital social, pues se trata de bienes simbólicos —a los que se accede o no—, que se acumulan, se utilizan, se reinvierten; es decir que circulan en las redes sociales determinando las lógicas de poder, de inclusión y de exclusión dentro de distintos campos sociales.

1.2 Conceptualizaciones sobre la configuración de redes económicas

En esta sección se presentan conceptos de redes económicas en relación con los conceptos tradicionales de relaciones de producción y cadenas de producción, con el propósito de establecer una delimitación entre categorías conceptuales procedentes de distintos enfoques teóricos. Así, un estudio de la universidad de Salamanca explica que "Las redes económicas no solamente coexisten y se combinan, sino que, al hacerlo, dan lugar a fenómenos nuevos, en parte explicables en función de ellas, pero en parte irreductibles a su sola presencia: los modos de producción" (Enguita 2010: 29).

En la definición clásica de Karl Marx, el modo de producción se refiere a la forma que establecen los seres humanos para producir las mercancías que reproducen la vida material. Los modos de producción están conformados por las fuerzas productivas, el capital, la fuerza de trabajo y las relaciones de producción (o, en términos

contemporáneos, cómo se organizan para producir). Como señala Samir Amin, "el modo de producción es un *concepto abstracto que no implica ningún orden de sucesión*" (Amin 1974: 56). Es decir, pueden darse combinaciones de modos de producción o la superposición simultánea de unos sobre otros en un mismo proceso productivo amplio. En suma, no se trata de un concepto histórico, sino de un modelo teórico.

Si bien la interpretación del marxismo ortodoxo daba por sentada la continuidad lineal de los modos de producción, tal como había sucedido en Europa (comunidad primitiva, esclavismo, feudalismo, capitalismo)[2], dentro del llamado marxismo crítico se desarrollaron teorías acerca de la posibilidad de la coexistencia de varios modos de producción dentro de una misma formación económica y social. Para Samir Amin,

> El análisis de una formación social concreta debe girar en torno al *modo de formación del excedente* característico de esta formación, a las eventuales *transferencias* de excedente de y hacia otras formaciones y a la *distribución* interior de este excedente entre las diferentes partes interesadas, clase y grupos sociales (Amin 1974: 67).

Las relaciones que asumen los participantes en el proceso productivo del transporte, así como otras formas de trabajo no remunerado, o retribuido en especie, como las empresas familiares, constituyen resabios de modos de producción precapitalistas, pero que el capitalismo utiliza y subalterniza para cumplir su propósito de acumulación de capital. Samir Amin afirma que

> El modo capitalista *destruye* los otros modos. Se caracteriza por la tendencia a *convertirse en exclusivo*, tendencia que presupone, además, la extensión y la profundización del *mercado interno*. (...) En las formaciones periféricas, de hecho, el modo capitalista dominante somete a los otros y los transforma, privándoles de su funcionalidad y sometiéndoles a la suya, sin disgregarlos o destruirlos radicalmente (Amin 1974: 76).

2 Esta interpretación era la difundida entre 1960 y 1990 por los manuales de economía política de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS).

En este sentido se explica la existencia de relaciones de producción precapitalistas que subyacen en la producción capitalista del transporte vinculado con otros sectores de la economía popular. Por ejemplo, la coexistencia de relaciones no asalariadas de entrega de "rentas" (arriendos que los choferes pagan a los propietarios de los vehículos)[3], ya observada en estudios anteriores sobre el transporte urbano, junto con relaciones típicamente capitalistas de trabajo asalariado. Estas teorías permiten explicar las vinculaciones tradicionales de las redes económicas, que se articulan con la acumulación típicamente capitalista.

Mariano Enguita sostiene que el concepto de red económica es más estático, mientras que el de modo de producción es un concepto dinámico y, por tanto, más adecuado para explicar procesos. Así, "Al pasar del concepto de red económica al de modo de producción pretendo introducir una visión dinámica, tanto del proceso económico, como de las desigualdades sociales" (Enguita 2010: 42). Así, en cada formación económica y social concreta coexisten varios modos de producción, cada uno con sus manifestaciones en la superestructura.

Sin detenernos en el debate respecto a la preferencia por un concepto u otro, lo importante es entender que, tanto si se trata de modos de producción, de relaciones de producción o de redes sociales, el análisis debe ser dinámico para poder descubrir e interpretar los procesos de configuración y transformación de los vínculos; es decir, configuración y reconfiguración.

Por *configuración* de las redes económicas se entiende la forma en la cual los factores de producción establecen relaciones económicas y vínculos sociales para producir. Este concepto está directamente enlazado con las *relaciones de producción*. A su vez, estas formas productivas se reproducen como prácticas sociales y, en función del dinamismo económico y de cambios en factores externos e internos del propio proceso productivo, se van transformando a mayor o menor velocidad y de manera diferenciada. La configuración sería más bien una forma de organización de la producción semejante al

3 Coinciden las investigaciones de Portugal y Sandoval (2007) en Santa Cruz, y la de Alemán (2007) en La Paz, en conexión con estas formas de retribución.

modo de producción, que es un modelo de análisis teórico, que debería entenderse como un proceso dinámico que incluye en su interior distintas relaciones de producción, diversos desarrollos de fuerzas productivas y que, como todo proceso, se encuentra en constante evolución.

Por otro lado, el concepto de *cadena productiva* proviene de la teoría económica neoclásica, y generalmente incluye los procesos de transformación, comercialización y consumo dentro de un sector, así como "las relaciones y articulaciones establecidas entre los sectores y actores de los sistemas productivos basadas en la integración de las actividades desarrolladas en el sector económico de referencia y los servicios", según la Cámara de Comercio de Turín (2011)[4]. Otra definición interesante de cadenas productivas especifica que en cada paso del proceso productivo se agrega valor. Para Lorena Alesina,

> una cadena de valor es un proceso complejo de eslabonamiento de diferentes factores y actores que dan lugar a la creación y capitalización del valor agregado de un productor. No existe por lo general una sola cadena, sino varias que se van formando a partir de los intermediarios de un mismo punto (Alesina 2007: 6).

Los conceptos son útiles cuando se trata de pensar los sectores como puntos de encuentro entre múltiples relaciones o eslabonamientos económicos y sociales, así como la coexistencia de múltiples cadenas. Si bien se rescatan estos criterios de análisis, la presente investigación se enfoca en la reconstrucción de las redes económicas y sociales, y no específicamente en las cadenas productivas.

En cuanto a la coexistencia y dinamismo de las relaciones económicas, Fernanda Wanderley critica la interpretación del desarrollo histórico en sentido lineal, desde la autarquía (precapitalismo) hacia la especialización (capitalismo), que debería adecuar la organización productiva a los requisitos de la producción en gran escala. La autora señala, citando a Max Weber, que:

4 Traducción propia.

> Distintas formas de capitalismo coexisten y los componentes tradicionales y modernos persisten en el capitalismo contemporáneo. En esta perspectiva, el capitalismo, como concepto sólo es analíticamente interesante en plural (Wanderley 2002: 14).

La investigadora citada refuta que la producción a pequeña escala no pueda generar el aumento de acumulación de la riqueza, y que la creación de las condiciones de crecimiento económico pasaría necesariamente por la disolución de las estructuras sociales precapitalistas. Cabe preguntarse hasta qué punto se adaptan los gremios del transporte a las necesidades del mercado, a pesar de ser pequeños emprendimientos que, en el tamaño de las economías locales, constituyen una oferta de servicios que responden tanto a la demanda como a la creación de empleo. De modo que los individuos y familias controlan sus bienes, forjan medios y movilizan recursos para crear y expandir sus actividades económicas, evidenciando que

> El éxito económico no está relacionado de manera directa a características específicas, como el tamaño de la producción, ni a una lógica macroeconómica de largo plazo, pero sí a las rutinas organizacionales de producción, que son resultado de nexos dinámicos entre las empresas y el contexto político e institucional (Wanderley 2002: 9).

La noción de cambio social se asocia, explica Wanderley, a procesos permanentes de reconfiguración y recombinación de las múltiples lógicas sociales que constituyen la sociedad moderna. Para entender una realidad compleja como la boliviana no se puede esperar la existencia de un modelo productivo único, sino más bien de la coexistencia e imbricación de diversas relaciones de producción. Otro aporte de la autora es que entra en el debate de que las formas de producción informales no son necesariamente marginales, porque estas teorizaciones no explicarían la persistencia de los niveles de informalidad en épocas de auge económico, ni el éxito de emprendimientos que se inician como pequeños y posteriormente se ramifican y acumulan capital.

La configuración se entiende, entonces, como la estructuración de un sistema productivo con formas de organización que provienen de raíces rurales y están basadas en vínculos extraeconómicos, y en relaciones laborales que combinan el trabajo asalariado con otras formas

de retribución, como las rentas. En este sentido, la presente investigación caracteriza los modos de articulación económica existentes hasta 2005, como *configuración inicial*[5], para identificar e interpretar los cambios ocurridos entre 2006 y 2012. La *reconfiguración* estará influenciada por las transformaciones producidas a partir de un nuevo contexto político y social, que visibiliza a los actores de la economía popular, por lo cual es fundamental avanzar en los objetivos de la convocatoria sobre "reconfiguraciones económicas y sociales":

> Comprender los procesos de cambio que se dan en el comportamiento y emergencia de nuevas actividades económicas de expansión productiva, en nuevas formas de organización empresarial, modalidades de acumulación y en fenómenos de diferenciación económica y social de actores que desarrollan su vida entre lo rural y lo urbano (PIEB 2011: 5).

Los procesos de cambio social llamados reconfiguraciones parten del reconocimiento de que en Bolivia "no sólo hay nuevas élites políticas de origen sindical, vecinal y hasta de ONGs, sino que junto a ellas hay un cambio acelerado de élites económicas, muchas de ellas mestizas y populares" (PIEB 2011: 5). En este sentido, un informe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD, aplicaba el concepto de movilidad social al caso boliviano de la siguiente manera:

> La ausencia de movilidad social se presenta dentro de un complejo entramado social, político y cultural que restringe el cambio y la transformación intergeneracional. La convivencia de prácticas e instituciones diversas lleva a una alta fragmentación del patrón de desarrollo, que depende de estrategias de vida, supervivencia y diversificación culturalmente arraigadas y altamente idiosincráticas al lugar y momento (PNUD 2005: 36).

Entonces, se puede establecer como punto de partida el diagnóstico —compartido por varios estudios— que, hasta 2005, la movilidad social estaba muy restringida, tanto entre generaciones como entre

5 Aunque en procesos no se pueden identificar fechas precisas, convencionalmente se reconoce el inicio de la reconfiguración, a partir de la llegada de Evo Morales al poder, el 22 de enero de 2006.

grupos étnicos. La reconfiguración implicaría un debilitamiento de las barreras de exclusión tradicionales en la sociedad boliviana (por procedencia regional o étnica, por género, por nivel educativo, etc.). Por otro lado, implicaría una mejor redistribución del ingreso y un mayor acceso a la participación en redes económicas y políticas que estaban restringidas a las élites tradicionales. Aplicando estos conceptos, el estudio identifica un proceso de reconfiguración económica en el sentido de que los sectores de la economía popular reciben parte de los ingresos provenientes de los sectores productores de ingresos, sea a través de eslabonamientos económicos o a través de redistribución de ingresos (como bonos, subvenciones) o por la capacidad organizativa de los actores de la economía popular para construir redes sociales o económicas que los beneficien colectivamente, favoreciendo la movilidad social a través del reacomodo de las relaciones de producción, su incremento y/o consolidación.

1.3 El enfoque territorial

Krugman, Venables y Fujita sistematizaron y analizaron la importancia de un enfoque territorial dentro del análisis económico. Explican que la característica más importante de la distribución geográfica de la actividad económica es la concentración de dichas actividades en localizaciones, mientras que sus causas posibles son la existencia de externalidades positivas y los rendimientos crecientes a escala[6]. Un punto de partida para lograr implicaciones espaciales es suponer que existen tantos consumidores como regiones: "Cada consumidor consume todos los bienes y paga por cada variedad, el precio de venta en la región de origen de la variedad, más una cantidad por el costo del transporte" (Krugman, Venables y Fujita 2000: 24).

6 Externalidades positivas son las que disfruta un agente económico, que no invirtió en ellas, pero que favorecen su desempeño económico. Por ejemplo, el asfaltado de una carretera o el que una localización ya sea conocida. Los rendimientos crecientes a escala implican que cuanto mayor sea la cantidad producida, va disminuyendo el costo unitario de producción, hasta el límite de la capacidad instalada.

La nueva geografía económica se plantea las siguientes preguntas: ¿por qué se concentra la actividad económica en unas determinadas localizaciones en vez de distribuirse uniformemente por todo el territorio?, ¿qué factores determinan los sitios en los que la actividad productiva se concentra?, ¿cuáles son las condiciones para la sostenibilidad o la alteración de tales situaciones de equilibrio? [7]. En este trabajo, la teoría de las localizaciones permite un acercamiento a interpretaciones microeconómicas respecto de la apropiación de espacios territoriales (rutas), de las asociaciones, que se transforma en un activo (capital económico) invertido en la ruta. En los caso de este estudio se analiza, por ejemplo, por qué las empresas de transporte se concentran en las ciudades intermedias como Montero, Yapacaní, Camiri y Ascensión de Guarayos, y las características que determinan que las localidades más pequeñas se vean excluidas o incluidas.

Hubert Mazurek sintetiza los principios del análisis territorial en los siguientes términos:

> Los territorios son interdependientes, en consumo, producción, inversión, recursos costos, relación entre los espacios de producción, de transformación y de comercialización. Las interpretaciones y los modelos deben ser especialmente interdependientes (Mazurek 2012: 49).

Y añade en el mismo lugar otro de los principios del análisis espacial:

> Las relaciones espaciales son asimétricas. Siempre existe una jerarquía donde las actividades se relacionan con el centro. Esta asimetría está hoy en día a favor de las ciudades, porque concentran los servicios y la población (principio de la escala de rendimiento territorial) (*Ibíd.*).

Mazurek explica que las funciones del territorio son: vivir (como espacio vital), la apropiación, la explotación y el intercambio.

7 Datos de la exposición de Juan Ramón Cuadrado en el 5to Encuentro de Economistas de Bolivia. Santa Cruz, 23 de agosto de 2012. http://www.bcb.gob.bo/eeb/sites/default/files/expositores5EEB/Keynotes%205EEB/Internacionales/Cuadrado/5EEB-Econ%20y%20Pol%20%20Reg%20%20en%20perspectiva%20-%20Sta%20%20Cruz.pdf

Vivir en un territorio implica que el hábitat es muy importante en múltiples sentidos, pero sobre todo como espacio de producción y acumulación económica. Vivir, para los transportistas, es realizar su interacción laboral, social, con sus amigos y familia en cada parada, es su permanencia en las paradas y a lo largo de la ruta. Esta vida en la ruta es mayor que la permanencia en su hogar, al seguir turnos que desestructuran cualquier previsibilidad de horario.

La función de apropiación del territorio está fuertemente sustentada: "no solamente es posesión, significa la aptitud del actor, su poder para disponer de un espacio y manejarlo. (...) La apropiación entonces, es el proceso de concientización de la dominación de un espacio determinado" (Mazurek 2012: 49). El resultado es la delimitación de un territorio, tanto de forma real, como simbólica. Por su parte, la función de explotación "depende del objetivo social de la apropiación territorial, del modo de producción y de las capacidades del territorio" (*Ibíd.*).

Finalmente, la función de intercambio genera sus propios espacios integrados al territorio, como la red vial o las terminales de buses, que pueden ser permanentes o temporales: "intercambiar es también generar las relaciones sociales necesarias para la construcción de la sociedad" (Mazurek 2012: 53). Esta es la función específica que cumple el transporte, permitiendo, entre la función de vivir e intercambiar, la circulación de personas para que ellas cumplan a su vez las funciones económicas de producir y consumir en una red de intercambios económicos y sociales. Asimismo, el transporte facilita la circulación de bienes y el intercambio de productos entre localidades con distinto peso económico, simbólico y cultural.

Así, en el transporte, entendido como una actividad de ejercicio del dominio territorial, se combinan todas las funciones del territorio, y no solamente la de intercambiar a través de la circulación de personas y bienes. Se vive en el territorio porque el transporte proporciona una fuente de ingresos integrada con una red diversificada de otras actividades; se explota el territorio, como ruta de la línea, que incluye a los socios y excluye a los "otros". Esta concepción incluye una apropiación física y simbólica de las rutas, expresada también en la presencia física de terminales privadas y sedes, y en el castigo

incluso físico[8], a quienes intenten trabajar en la ruta que ellos consideran como de su propiedad exclusiva.

2. El estado de la cuestión

2.1 De la economía informal a la economía popular

Los sectores en los que la mayoría de la población encuentra su ocupación en Bolivia, así como en Latinoamérica, han recibido diferentes denominaciones, según los distintos enfoques. El informe temático del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *La economía más allá del gas* (PNUD 2005), aclara las diferentes concepciones sobre estos sectores y propone la categoría de *economía popular*, coincidiendo con otros autores como José Luis Coraggio.

> La Economía Popular Urbana (EPU), formada por las unidades domésticas de trabajadores y sus variadas formas organizativas —unipersonales, familiares, comunitarias, cooperativas— cuyo sentido está dado por la utilización de su fondo de trabajo con el objetivo de lograr la reproducción transgeneracional de la vida de sus miembros —biológica y cultural— en condiciones siempre mejores (PNUD 2005: 62).

En Bolivia, la noción de "economía popular" —también denominada informal— permite entender la dinámica dual de unos sectores fiscalizados por el Estado y con elevadas inversiones de capital, mientras que otros se presentan como de pequeña escala, sin registros y sin tributación. La acumulación a través de los años se da por la combinación entre trabajo asalariado y no asalariado que realizan miembros de las redes familiares.

> Una de sus características es la dificultad empírica y conceptual para separar la unidad de reproducción propiamente doméstica de los demás emprendimientos económicos y culturales en que se involucran sus miembros. Esto tiene consecuencias sobre su organización espacial, pues, de hecho, las organizaciones económicas populares

8 En el transporte urbano en La Paz, se han visto "chicoteadas" a quienes trabajan cuando se ha decretado paro. Mientras que en las rutas estudiadas los entrevistados refieren que pinchan las llantas a quienes invaden sus rutas.

> desafían la tesis de que la mejor manera de garantizar la reproducción de la población es separando funcional (y territorialmente) la producción de la reproducción (Coraggio 1993: 2)[9].

La economía popular, que emplea a la mayoría de la población económicamente activa, ha sido estudiada por varias teorías. El PNUD identifica las ventajas competitivas de los distritos industriales y las aglomeraciones productivas formadas por unidades de pequeña escala (las microempresas como unidades económicas que eligen ser excluidas del sistema de regulación estatal). Otra teoría es la de subsunción o subordinación y funcionalidad del sector informal respecto del formal. Finalmente, mencionamos la tradicional idea marxista de la informalidad y el ejército industrial de reserva, que crean subempleo y pobreza.

El PNUD destaca la importancia de la economía popular porque

> En este sector está concentrada la mayor parte de la fuerza laboral boliviana, allí se ha planteado las nuevas prácticas de un sentido socio industrial y se atienden las principales necesidades de las poblaciones más necesitadas (PNUD 2005: 65).

Varios autores ya habían tratado a finales del siglo XX la articulación entre los sectores formales y los informales y la coexistencia de economías con actores económicos favorecidos por los apoyos estatales, junto con los sectores de la economía popular excluidos. Se puede mencionar, por ejemplo, los trabajos del peruano Hernando de Soto *El otro sendero* (De Soto, 1986), y en Bolivia las investigaciones *La economía informal en Bolivia* (Doria Medina 1986) y *Economía informal y desarrollo sociopolítico* (Castedo y Mansilla 1993).

Dichos trabajos permiten comparar la situación anterior con los procesos actuales, respecto de la emergencia y acumulación de poder económico por parte de los actores de la economía popular. La acumulación de cambios en un proceso largo, desde la década

9 José Luis Coraggio identifica la economía empresarial capitalista, que maximiza el capital-dinero mundial, la economía pública organizada según un modelo político burocrático de gestión y compuesta por los niveles locales, sectoriales y nacionales, y el tercer sector sería la economía popular (Coraggio 1993: 2).

de 1980 hasta la actualidad, ha dado lugar a una mejor inserción de los actores de la economía popular en el conjunto de la economía boliviana, y su acceso al capital se produjo inicialmente a través del microcrédito con garantías solidarias y en otros casos, gracias a la construcción de redes familiares de apoyo en la diversificación de actividades, superando las barreras de exclusión.

Castedo y Mansilla, con base en un trabajo empírico, sostenían que:

> Los sectores no delictivos de la economía informal, es decir, la inmensa masa de los trabajadores por cuenta propia, los mini empresarios y los integrantes del comercio ambulante, no han tenido ninguna injerencia en la conformación de la élite del poder, ni mediante sus representantes, ninguna incumbencia en los asuntos gubernamentales (Castedo y Mansilla 1993: 138).

Los mismos autores sugieren que la cúpula del narcotráfico tendría un cierto ascendiente en los partidos políticos de la derecha en los departamentos de Santa Cruz y Cochabamba, a diferencia de los sectores de la economía popular informales, que se dedicaban a actividades legales, pero que se encontraban excluidos del poder en la década de los años noventa:

> Un proceso de simbiosis, segmentos de la clase alta tradicional, que ahora configuran la cúpula dirigente del narcotráfico y que no actúan directamente en la arena política, conviven con la clase política influyendo en sus decisiones, pero sobre todo con el fin de encubrir sus actividades ilícitas, evitar persecuciones judiciales y desviar o neutralizar acciones de represión al narcotráfico (*Ibíd*.).

La misma situación de exclusión de la economía popular respecto al poder, y sus limitaciones en cuanto a la movilidad social, es analizada por el PNUD:

> Constatamos la presencia de un techo de vidrio en el proceso de movilidad social para los individuos de condición étnico-lingüística indígena, los cuales confrontan un obstáculo que se considera invisible en la medida en que no está respaldado por barreras formales (PNUD 2005: 59).

Sin embargo, publicaciones recientes dan cuenta de procesos de reconfiguración. El estudio *Los cambios detrás del cambio* (PNUD 2010) explica el surgimiento de élites en distintas etapas. El informe registra cambios en la estructura de la élite entre 1952, 1985 y 2009. En 1952, la élite económica estaba integrada por familias de raigambre colonial y republicana, además de familias de inmigrantes vinculadas con las élites del poder económico. Mientras que la élite político-intelectual estaba compuesta por familias con poder en las provincias, así como por inmigrantes extranjeros y familias de élites intelectuales contestatarias. La élite sindical estaba compuesta por familias de dirigentes urbanos y rurales. En 1985, la élite emergente estaba integrada por líderes de gremios de comerciantes, transportistas y regantes, mientras que la élite burocrática se nutría de funcionarios públicos, profesionales, consultores y empresarios de la construcción, y las llamadas campañas de poder eran ámbitos institucionales más o menos cerrados donde grupos de interés se reproducen. Desde 2009, la élite tradicional está integrada por el empresariado moderno y las familias tradicionales, la élite emigrante (los emigrantes que han retornado de los EE UU como "nuevos ricos"), en tanto que la burguesía popular está compuesta por los inmigrantes del occidente boliviano (PNUD 2010).

Respecto a Santa Cruz, el estudio mencionado hace hincapié en la caracterización de la élite tradicional y la discriminación existente. Sin embargo, no se propone profundizar en el análisis de las formas de movilidad social de los sectores tradicionalmente discriminados y excluidos en Santa Cruz. En el Plan 3.000 (distrito 8 de la capital, también llamado Ciudadela), o en la villa 1º de Mayo se presentan las mismas redes sociales de comerciantes, transportistas, etc., que han logrado influencia política en la ciudad capital y que, ante la exclusión cultural, buscan otras formas de representación de su poder económico (PNUD 2010: 256).

El PNUD analiza dos niveles de inclusión/exclusión. El reconocimiento social y la inclusión material, que tienen como contrapartida la exclusión material y la discriminación social. En este sentido, identifican en la sociedad cruceña las categorías de "inmigrantes de occidente, paisanos, collas" como personas que si bien se encuentran en el cuadrante de inclusión material, están a la vez sometidos a discriminación en una sociedad heterogénea, que no está cohesionada.

Los comerciantes y transportistas se encuentran en este cuadrante, en el que coinciden la inclusión material y la discriminación (PNUD 2010: 263).

La cohesión social es difícil en el departamento de Santa Cruz, porque actualmente alberga a una población multicultural, que pasó de 244.658 habitantes según el censo de 1950, a 1.364.389 según el censo de 1992, a 2.029.471 habitantes según el censo de 2001 (que representaban el 24,6% de la población boliviana) y finalmente, el censo 2012 consignaba 2.655.084 habitantes para el departamento de Santa Cruz (26,48% del total nacional).

En este sentido, los procesos de movilidad social y reconfiguración estudiados no admiten generalizaciones, porque en un mismo sector (por ejemplo transporte o comercio) se presentarán distintas relaciones, y diferentes niveles de ingreso entre distintos actores de los procesos productivos, como asalariados o asociados, empresas o gremios, así como rutas o territorios, cada uno con sus propias particularidades.

Entonces, el proceso actual sustentado por organizaciones de pequeños productores asociados (campesinos y cocaleros, gremiales y transportistas) se verifica entre políticas de inversión pública en empresas estatales que tienden a dejar de favorecer directamente a las élites tradicionales, de manera que los sectores de la "burguesía popular" adquieran mayor poder económico y político, no solamente en el gobierno central, sino también en los gobiernos municipales. Por otro lado, los actores de la economía popular se encuentran actualmente en una posición de poder organizativo y económico que les permite ejercer presión para lograr reivindicaciones sectoriales orientadas a retener una parte del excedente, en el caso de los asalariados. En otros casos, pueden influir en la legislación, o bien obtener resultados en conflictos entre actores del mismo rubro económico, como sucedió con los asalariados y los cooperativistas mineros entre septiembre y octubre de 2012.

El presente volumen describe los resultados de un estudio del transporte en el contexto de la economía popular y en sus relaciones con otros sectores que comparten las formas de producción y

de vida de la mayoría de los bolivianos, quienes han transformado sus modos de acceso a los ingresos, incrementándolos y buscando oportunidades de ascenso social y económico.

2.2 El transporte: un camino por recorrer

La mayoría de los escasos estudios referidos al transporte en Santa Cruz son técnicos, mientras que otros que describen las redes sociales en el transporte no han sido publicados. Por ejemplo, Carlos Hugo Barbery presenta un artículo en favor de incrementar las tarifas del transporte en Santa Cruz, alegando el incremento de la evolución del índice de precios al consumidor y el crecimiento del salario mínimo entre 1999 y 2012. El autor citado señala que la incidencia del costo del combustible no superaría el 22% de los costos totales, fundamentando que los trabajadores que figuran en planillas han visto compensada la pérdida del poder adquisitivo con los incrementos decretados por el Gobierno Central, mientras que los micros urbanos habían mantenido las tarifas sin variación durante mucho tiempo (Barbery 2012: 8).

El estudio inédito *Realidad sociolaboral de Santa Cruz* (Portugal y Sandoval 2007) presenta una descripción del sector, sus actores y las dinámicas sociales dentro del transporte urbano de la ciudad de Santa Cruz. Dicho trabajo visibiliza la dimensión del transporte público en el ámbito urbano, mostrando una particular forma de organización: los sindicatos, cuyos exponentes principales en la zona urbana son el 24 de Septiembre (taxis y trufis con rutas fijas), el 21 de Mayo (servicio interprovincial), Santa Cruz (transporte urbano masivo) y Andrés Ibáñez (transporte urbano masivo, formado en el Plan 3.000). El estudio mencionado presenta las dinámicas socioeconómicas del sector al mostrar la diferencia entre las condiciones laborales de los choferes y las de los socios, así como los mecanismos y criterios de inclusión a las asociaciones civiles (sindicatos), que tienen el objetivo de regular y proteger la actividad laboral de los transportistas. Según los autores, existe un proceso de ascenso social que va de ayudante a chofer y de chofer a propietario, que implicaría contar con un capital capaz de generar excedentes para la reinversión. Con todo, se trata de un sector y de una actividad económica compleja, pues en ella se entretejen, además, diversas dinámicas de poder.

El sector transporte generó en 2010 el 10,65% del Producto Interno Bruto (PIB) departamental, mientras que el transporte cruceño contribuyó con el 28,38% del sector en el conjunto de Bolivia (INE 2011a). En este estudio se publican datos cualitativos de encuestas que confirman los datos de la Encuesta de Hogares del Instituto Nacional de Estadística (INE). Por ejemplo, el estudio "Asimetrías y desafíos del modelo económico cruceño", encargado por la Fundación Boliviana para la Democracia Multipartidaria (FBDM) regional Santa Cruz, revela que el servicio público representa el 75% del transporte en el departamento (el 69% corresponde a los micros, el 5% a los taxis y el 1% a "otros"). El 25% restante se transporta en vehículo propio (FBDM 2011: 24).

En su interpretación, el informe pone énfasis en

> la importancia y el impacto del transporte público masivo en la capital cruceña. Micros, minibuses y trufis (taxis de ruta fija), son las formas de transporte masivo más utilizados. Consecuentemente, el peso del transporte público para la economía urbana es de alta relevancia y quienes proveen el servicio son un sector estratégico para la gobernabilidad y la producción en la urbe oriental (*Ibíd*.).

Luego añade que el 67% de los encuestados son trabajadores independientes, el 97% de los cuales trabaja en el sector terciario, lo que caracteriza a Santa Cruz como una ciudad proveedora de servicios. Mientras que la producción primaria, agropecuaria campesina y mediana, así como las industrias, no se ubican dentro de la ciudad, sino en las provincias. Asimismo, del total de personas que trabajan en el sector terciario, el 50% lo hacen en comercio, mientras que el transporte absorbe al 5% (4,85%) del total de encuestados. Lo cual demuestra la importancia del sector como generador de empleo. El análisis de la FBDM concluirá que:

> Estos reveladores datos ponen de manifiesto el carácter informal de la economía cruceña. Si bien se podría decir que el modelo cruceño está basado en el emprendimiento privado y la iniciativa individual, no es menor la relevancia de la informalidad como una de sus principales características. El modelo económico parece encaminado a condicionar a los individuos a valerse por sí mismos, en situaciones donde el más fuerte prevalece como un principio del libre mercado

> que a generar, efectivamente, condiciones de trabajo de alta calidad, con seguridad laboral, pensiones para una vejez digna y seguro de salud (*Ibíd*.).

En una investigación específica sobre el transporte se presenta un estudio de caso sobre el sindicato Litoral en La Paz. El sociólogo Víctor Alemán analiza el proceso de trabajo, el vehículo como medio de trabajo y la relación laboral específica (arriendo de vehículo) como parte de todo el proceso productivo (Alemán 2007). Aplica las teorías marxistas de la coexistencia de los modos de producción al caso del transporte como un proceso productivo. Pero además realiza una caracterización completa de la estructura organizativa del Sindicato Mixto de Transporte Litoral, explicando los cargos dentro de los sindicatos, para finalmente abordar el proceso de trabajo y las formas de organización social del trabajo en el transporte urbano:

> Se establece a partir de la administración del espacio de producción (las rutas). La forma en la que este insumo se administra marca la forma de la organización del trabajo en el transporte público (...). El primero, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una sola persona o una empresa, el acceso al espacio y el trabajo se organizarán de manera que la persona, o empresa dueña de las unidades de transporte, obtenga el mayor beneficio posible. El segundo, si el derecho de usufructo de un espacio determinado recae sobre una organización de personas, cada una con unidades económicas independientes, el acceso al espacio y el trabajo se organizarán de tal manera que el conjunto de las personas y sus unidades económicas, obtengan el mayor beneficio posible (Alemán 2007: 60).

Alemán identifica dos modalidades de apropiación del excedente: una empresarial, a partir de un empresario o varios socios propietarios de vehículos (como se da en varios buses) y concentra capital, como en el caso de varias líneas en la ciudad de Santa Cruz o empresarios de "flotas" [10] interdepartamentales, y otra sindical como la del sindicato Litoral y de la mayoría de los transportistas públicos urbanos de La Paz, donde los asociados son numerosos y tienen un

10 En Bolivia se llama "flotas" a los autobuses grandes que realizan el servicio de transporte interdepartamental. Las empresas más conocidas son Copacabana, Trans Copacabana, Bolívar, El Dorado, etc.

vehículo propio, o máximo dos, el espacio de trabajo se distribuye con arreglo a un principio de "socialización de riesgos y beneficios". El autor citado concluye que:

> El principio de socialización de beneficios y riesgos, garantiza la continuidad reproductiva del Sindicato Litoral como sistema económico político y social, al tener por objetivo el beneficio de todos los socios y no de unos cuantos. La organización del trabajo establece las condiciones para que la reproducción del capital sea la misma, no se amplíe, ni rebaje hasta desaparecer. De esta manera, el sindicato como comunidad gremial, mantiene su fortaleza (Alemán 2007: 66).

La presente investigación retoma estas conclusiones para analizar la organización del trabajo y la concentración o distribución de los excedentes.

En la ponencia *Consideraciones sociológicas sobre la movilidad urbana en Santa Cruz*, Ana Carola Traverso (2011) analiza el transporte urbano en dicha capital[11]:

> El actual sistema fue construyéndose en función del propio mercado, lo que quiere decir que se basó en la oferta y demanda del transporte público. Esto significa que respondió expresamente al proceso de urbanización cruceño: dispersión residencial y conglomeración de actividades económicas desordenadamente articuladas en los grandes centros de abastecimiento popular con crecimiento hipertrofiado, también conocidos como mercados de abastecimiento (Traverso 2011: 4).

Dicha autora considera que el transporte público "se consolidó como un modelo pseudo-capitalista con un nivel que, *a priori*, se basa en altas tasas de súper-explotación". Carola Traverso señala elementos de la organización del transporte urbano, también presentes en el transporte interprovincial, respecto a su forma de organización gremial: el sistema de contrato a destajo de los choferes, que configura un sistema ineficiente vinculado con la escasa capacidad del

11 Presentada en Un debate intenso sobre movilidad urbana. Participaron la socióloga Carola Traverso, el economista Salomón Eid, el arquitecto Álvaro Mier y el dirigente del transporte Mario Guerrero.

gobierno municipal de Santa Cruz para reordenarlo. La estructura organizativa sindical no funciona según las reglas empresariales, lo cual la convierte en ineficaz.

En *El colapso de la ciudad*, Salomón Eid se refiere al modelo de combustible subvencionado, al aumento de la población, al ingreso *per cápita* en la ciudad y a la ineficiencia del transporte público como factores que condicionan la preferencia del transporte privado sobre el público en la ciudad, con el resultado del colapso del tráfico. Propone que la "Institucionalidad es la única garantía de evitar las acciones efímeras del gobierno local (y otras instancias públicas) y exigir políticas permanentes y de largo plazo" (Eid 2011: 5).

Los factores económicos y demográficos que inciden en el incremento del parque automotor del transporte privado y público se han considerado analizando su influencia en el transporte interprovincial, al igual que el poder político para intervenir en políticas públicas y leyes derivado de su capacidad organizativa. Este poder político gremial es un tema de comentario permanente en los artículos de opinión[12].

En síntesis, los estudios sobre el transporte han sido generalmente de carácter técnico, porque existe la preocupación respecto a los costos y la eficiencia del servicio, sobre todo en áreas urbanas. En los artículos de opinión también se evidencia la preocupación referida al poder de los gremios del transporte, pero hasta ahora no se han estudiado las redes sociales y económicas dentro de las organizaciones y las redes de las que forman parte[13]. Este estudio intenta profundizar

---

12 En el artículo "La dictadura del transporte", Carlos Cordero Caraffa señala que: "para los ciudadanos del país quedó absolutamente claro que el publicitado y millonario acuerdo entre el Gobierno del Presidente Morales y la Central Única del Transporte Urbano de La Paz, forma parte de la campaña gubernamental de cara a las elecciones 2014 y es la muestra fehaciente de la existencia de grupos de poder que controlan al Gobierno por la vía de la extorsión y el apoyo electoral condicionado" (*El Deber*, 26/07/2012). http://www.eldeber.com.bo/vernotacolumnistas.php?id=120725221813

13 El año 2011 se inició con conflictos por el aumento de las tarifas. Mientras que la alcaldía de Santa Cruz proponía un plan de reordenamiento que nunca se ejecutó, instituciones como el Colegio de Arquitectos proponían ver el tema de

en los vínculos a través de los cuales los transportistas, como parte de la economía popular, construyen sus relaciones de poder en el contexto de los territorios en los que se desenvuelven, desentrañando así, tanto sus vínculos internos, como las interconexiones con otros sectores de la economía popular que hacen posible su acceso a transformaciones económicas, incrementando su capital económico, y a la consolidación de su influencia en el poder político.

2.3 Estudios sobre redes sociales y actividades económicas

Dentro de los estudios referidos a la relación entre redes sociales y actividades productivas, se encontró la investigación desarrollada por Jiovanny Samanamud sobre la configuración de las redes sociales en el microcrédito en contextos de precariedad laboral. El autor explica que las redes sociales se convierten en el principal componente del éxito del sistema de microcrédito, específicamente en el sector de los confeccionistas de la ciudad de El Alto. Respecto a las redes sociales como recurso social que sostiene la actividad productiva manufacturera plantea que:

> En los primeros momentos las redes sociales son vitales para involucrar a la parentela dentro de este tipo de economía, luego se manifiesta la importancia de recurrir al microcrédito, donde nuevamente la red social cobrará importancia (Samanamud 2003).

Sin embargo, cuando el proceso productivo se consolida, empiezan a surgir, en la "segunda etapa, tendencias faccionalistas de los talleres de confección, conformando una dinámica particular entre los vínculos débiles y los fuertes" (Samanamud 2003: 82). El resultado del estudio empírico muestra que el paso de la confianza en las redes sociales al campo de los emprendimientos económicos no es automático, puesto que cuando el trabajo empieza a producir excedentes, se originan a la vez pugnas por la distribución de dichos excedentes. Para Samanamud, las redes económicas-familiares

> Tienen dos características, la primera referida a la autoexplotación debido a que los miembros de la familia trabajan sin remuneración.

---

una manera integral, dentro del conjunto de la planificación urbana. Sin embargo, normalmente se trata de la defensa de intereses gremiales.

> La segunda que involucra una red de intercambio disfrazada de un doble vínculo de familiar y operario (Samanamud 2003: 87).

Se trata de un doble vínculo, en el cual el familiar contratado se ampara más en una relación familiar que en una relación contractual, lo que genera cadenas de garantías para los préstamos pero también conflictos cuando no se puede cumplir con los pagos. Al respecto, el investigador plantea que la multiplicidad de funciones, el doble vínculo y la precariedad del lazo laboral, generan una consecuencia "perversa": la apuesta por la individualización de los talleres más que por la asociación entre ellos.

Las conclusiones de Samanamud coinciden con los hallazgos de *La economía más allá del gas* (PNUD 2005), donde se explican las prácticas económicas de los sectores de la economía popular. Respecto a la relación entre redes sociales y las redes económicas, el PNUD visibiliza una paradoja en la economía boliviana: "En el contexto de este debate se configura la paradoja boliviana-baja confianza en la esfera productiva y alta confianza en las otras esferas sociales". Es decir que en los sectores productivos informales coexisten, "por un lado, alta reciprocidad, confianza y cultura asociativa en las esferas social y política y, por el otro, bajo nivel de confianza e incipientes prácticas asociativas en la esfera económica" (PNUD 2005: 220).

Varios estudios afirman que en la economía popular boliviana prevalece la combinación entre extensivos niveles de solidaridad y acción colectiva en las esferas sociales y políticas y una atomización a la hora de producir. Mientras que la denominada "paradoja boliviana" implica la baja confianza en la esfera productiva y una alta confianza en las esferas sociales (Sánchez Serrrano 2003 y Wanderley 2002).

En el debate propuesto por el PNUD se destaca que la proximidad geográfica y las redes de relaciones familiares de parentesco y de vecindad de comunidades de origen definirán "identidades colectivas y sentidos de pertenencia comunitaria en que se comparten códigos de conducta se incorporan valores, reglas y sanciones" (PNUD 2005: 221), lo que favorece un sentimiento de confianza y consolida una cultura de cooperación.

En el estudio *Los cambios detrás del cambio* se destaca la incidencia de las redes sociales institucionalizadas en la consolidación de actividades económicas y productivas de la clase media. Las fraternidades y las comparsas son dos instituciones típicamente cruceñas, que funcionan "como redes que proporcionan apoyos al mismo tiempo que diferencian a los grupos sociales". Aunque pareciera que se constituyen fuera del mercado, las redes sociales de la clase media en Santa Cruz se constituyen en "mecanismos que estructuran oportunidades materiales y facilitan el desempeño de los grupos de mercado, operando como espacios de inclusión/exclusión" (PNUD 2010: 258).

Finalmente, el estudio *Análisis de redes sociales aplicado al estudio de los procesos de innovación agrícola*, del Instituto Internacional de Investigación de la Universidad Autónoma de Barcelona (Monge Pérez y Hartwich 2008), analiza las interacciones entre productores y otros actores relevantes para la innovación en doce microrregiones de Bolivia. En este ámbito, la investigación constató un efecto positivo y significativo de la densidad de las redes y del prestigio del promotor de las innovaciones. En este sentido, se evidencia cómo las redes sociales afectan la difusión de innovaciones, a través de sus efectos sobre procesos de aprendizaje social, mientras que las redes actúan como mecanismos que ayudan a resolver las externalidades y los problemas de coordinación para la acción colectiva (*Ibíd.*).

A partir de los hallazgos señalados, la presente investigación analiza la relación entre redes sociales y económicas, específicamente en el sector transporte, y a la vez las articulaciones de las redes del transporte con otros sectores, como el agropecuario y el comercial, en la economía popular de la población que vive entre lo rural y lo urbano.

En suma, la investigación se proponía responder a las siguientes cuestiones: ¿cuáles son los procesos de reconfiguración de las redes económicas y sociales del sector de transporte interprovincial del norte, sur y este del departamento de Santa Cruz entre 2006 y 2012?, ¿cuáles son las formas de generación, acumulación y uso del capital económico y social en el sector del transporte interprovincial de tres rutas del departamento de Santa Cruz (Norte, Sur y Este)?

y, por último, ¿cómo se articulan a estos procesos los componentes culturales y de género?

3. Consideraciones metodológicas

La presente investigación se inscribe en el modelo de investigación mixta cualitativa-cuantitativa, en tanto por un lado describe, comprende e interpreta los procesos de transformación de las redes económicas y sociales del sector del transporte interprovincial, identificando las formas de generación, acumulación y uso del capital, considerando las especificidades culturales y dinámicas de género a partir de las construcciones de los actores. Y por otro, describe y relaciona los procesos de generación de excedentes económicos y su distribución a través del análisis microeconómico de ingresos y egresos. Se analiza casos tipo para establecer qué relaciones de producción se establecen y en qué etapas del proceso se concentran los excedentes.

Desde la perspectiva cualitativa, esta investigación aborda las construcciones de los actores acerca de la generación, acumulación y uso del capital económico y social en el sector del transporte interprovincial, y el modo en que se construyen las redes sociales dentro del mismo, mientras que desde la perspectiva cuantitativa aborda los flujos económicos que dan cuenta de redes y dinámicas económicas del sector vinculadas a otros sectores productivos de la región.

El abordaje de la investigación no es sectorial, sino más bien territorial. A través de este enfoque, se explica que el capital y la población están desigualmente distribuidos desde el punto de vista económico. Justamente, la población se concentra donde existe generación de ingresos y posibilidades de trabajo. Estas teorías han explicado las causas de las disparidades del desarrollo entre las regiones.

El análisis territorial exige pensar los fenómenos de la generación, acumulación y uso del capital económico y social en el contexto de un territorio conformado por rutas físicas, pero fundamentalmente por redes y dinámicas sociales que dan vida a estas rutas. Por ello, se partió de la selección de las rutas basada en su papel dentro de las comunicaciones del departamento, la localización de las redes y la

organización espacial para describir el modo en que se estructura y desarrolla el transporte interprovincial en cada uno de estos lugares y rutas. Los lugares y localizaciones se complementan. Las localizaciones tienen no sólo características físicas, sino también sociales, "la sociedad utiliza la heterogeneidad del sustrato físico para construir lugares que tienen para ellas una cierta realidad construida percibida; la esencia del espacio es social" (Mazurek 2012: 12). En este sentido, caracterizamos las rutas del transporte como localizaciones que configuran un espacio social, siguiendo a Mazurek, que plantea construir un cuestionamiento sobre un espacio determinado, en un marco teórico establecido (*Ibíd.*).

Se analizan los lugares, las redes y la organización del espacio en cada una de las rutas. Es decir las características de las poblaciones seleccionadas dentro de las rutas de acuerdo a la morfología (distribución relativa de los asentamientos), jerarquía de los lugares (criterios de selección de las localidades en función de atributos de población, distancia de la ciudad capital, y acceso a asociaciones de transporte, así como la localización de los nodos en el espacio, y el análisis funcional respecto a las características culturales, asociaciones conformadas por oriundos/migrantes, funciones de las mujeres, representaciones culturales, etc.).

El método utilizado en el presente estudio es descriptivo-explicativo. Analiza las formas de generación, acumulación y uso del capital económico y social en el sector del transporte interprovincial, así como el modo en que se articulan los componentes culturales y de género, para luego explicar los procesos de transformación de las redes económicas y sociales dentro del sector. Se analiza también los modos de producción económica y social. Es decir, las formas de generación del excedente y su distribución, las formas de organización gremial, la gestión de los recursos en las asociaciones de transportistas, en el contexto de la ruta y de la localidad donde se realiza el estudio.

Asimismo, se identifica los grupos sociales, los actores que forman parte de las asociaciones, sus características de identidad cultural y de pertenencia al territorio, su identidad de género y la posición que asumen dentro del proceso productivo. Por ejemplo, diferenciando

a los socios y cómo se asumen los choferes que trabajan a destajo en relación con la propiedad de las rutas, y sus percepciones[14].

En cuanto a las rutas de estudio, se eligió tres rutas troncales que vinculan a la ciudad de Santa Cruz con áreas de expansión agropecuaria y comercial. La ruta Norte, área donde se encuentra el polo productivo agropecuario del departamento y lo conecta con el eje central de Bolivia; la ruta Sur, que comprende la integración del Chaco y la conexión con la carretera internacional hacia la Argentina, y la ruta Este, que articula la ciudad de Santa Cruz con la región de Guarayos y el departamento del Beni.

Los criterios de selección de las localidades de estudio en cada ruta se basan en las características de función y jerarquía de los centros poblados; comprenden las siguientes categorías:

– *Localidad cercana*, a menos de cien kilómetros de Santa Cruz, que forma parte de la metrópoli cruceña. Muchos de sus habitantes viven entre la localidad y la ciudad capital, a menos de dos horas de distancia: Pailón en la ruta hacia Guarayos, Montero en la ruta hacia el Norte integrado y Abapó en la ruta hacia el Chaco.
– *Localidad nodo*, punto de encuentro y distribución a otras localidades secundarias, caracterizada como ciudad intermedia. Se seleccionó poblaciones con diversidad intercultural: Yapacaní en la ruta Norte integrado, San Julián y Ascensión de Guarayos en la ruta hacia el Beni, y Camiri en el Chaco. Todas ellas son ciudades intermedias y nodos de flujo de productos agrícolas, comercio y servicios para las poblaciones más pequeñas.
– *Localidades pequeñas* que están vinculadas con la ciudad capital a través de interconexiones con ciudades intermedias más desarrolladas y que presentan una situación de desventaja por su menor jerarquía respecto a ciudades intermedias. En algunos casos son localidades con población cruceña tradicional, que

14 Esta metodología es una aplicación de las técnicas presentadas por Hubert Mazurek en la segunda edición de su libro *Espacio y territorio. Instrumentos metodológicos de investigación social* (Mazurek 2012).

han perdido habitantes y peso económico respecto a ciudades intermedias. Se ha tomado Buenavista en la ruta Norte integrado, y Charagua en la ruta al Chaco.

En cuanto a la selección de las personas entrevistadas, la presente investigación se inscribe dentro de la metodología cualitativa y no está basada en una muestra predefinida. Los sujetos entrevistados se escogen durante el proceso. Así, un informante nos conduce a otro, y este nuevo informante nos dirige a los siguientes.

Las fuentes primarias de esta investigación son las entrevistas a actores involucrados en el sector de una manera u otra:

- Socios popietarios/as de una línea, sea que la trabajen personalmente (activos), que contraten a un chofer (activos), o que la mantengan en reserva como inversión, sin trabajar en el transporte (pasivos).
- Choferes del transporte interprovincial, que dan una renta fija por viaje, o son asalariados.
- Secretarias de las asociaciones de transporte que realizan funciones de administración interna de los gremios y externas de atención a los clientes.
- Informantes clave, que son usuarios de los diversos medios de transporte interprovincial, autoridades municipales y regionales vinculadas a las actividades económicas del transporte y al sector del transporte interprovincial, que conocen la actividad.

En cuanto a las fuentes de otro tipo, tenemos las siguientes:

- Análisis documental. Consistió en el análisis de investigaciones, artículos académicos y periodísticos, datos estadísticos, leyes y decretos relacionados con el tema del transporte interprovincial en Santa Cruz, con el objetivo de describir las características económicas y sociales del sector transporte interprovincial del departamento de Santa Cruz.
- Revisión hemerográfica. Se recurrió al análisis de noticias sobre el sector del transporte interprovincial extraídas de distintos

diarios de la ciudad de Santa Cruz y La Paz, con el objetivo de localizar los actores del sector del transporte, la capacidad organizativa y los conflictos en los que participaron. La revisión bibliográfica tomó como periodo de indagación el tiempo en que se desarrolló el estudio, desde mayo de 2012 hasta enero de 2013, obteniendo información secundaria que luego que contrastó o verificó a través de las entrevistas con las fuentes primarias. En un primer momento, se organizó la información obtenida en archivos digitales, para ser utilizada posteriormente, en forma de citas textuales.

- Observación: Se realizó la observación de las rutas, trayectos interprovinciales, así como de las interacciones de los actores de este sector, registrando la información en video. También se realizó la observación participante dentro de un ampliado departamental, con la identificación de "transportista afiliado a una asociación", para poder ingresar. En otros casos, el investigador asumió el rol de "chofer que busca trabajo", para establecer datos reales de las condiciones reales ofrecidas. La observación de lugares, como las sedes, paradas, letreros, avisos, quedó registrada en "notas de campo".
- Entrevistas en profundidad a socios del transporte interprovincial. Esta técnica permitió indagar los procesos de generación, acumulación y uso del capital económico y social en las redes económicas y sociales del transporte interprovincial. Se entrevistó a socios de empresas, asociaciones o cooperativas de transporte interprovincial de las rutas estudiadas hasta tener información suficiente y triangulada para caracterizar el sector en la localidad.
- Entrevista en profundidad a choferes del transporte interprovincial. Esta técnica cualitativa permitió indagar aspectos culturales y de género en los procesos de generación, acumulación y uso de capital económico y social, generados por el transporte interprovincial.
- Entrevista en profundidad a secretarias que administran oficinas. Esta técnica permitió conocer la organización del sector y profundizar en aspectos de las otras entrevistas, debido a las funciones y vínculos que las secretarias adquieren con los

propietarios/as, en caso de empresas y con los directorios, en caso de asociaciones. Además, se identificó la autopercepción de su rol y las particularidades de exclusión/inclusión dentro de las redes sociales.

- Entrevista a informantes clave del transporte interprovincial. Se trata de una entrevista no estructurada, que generó datos acerca de las percepciones y apreciaciones de los usuarios y autoridades vinculadas, respecto a las redes económicas y sociales subyacentes en el transporte interprovincial y su incidencia política y económica. Se obtuvo información significativa sobre las normativas, regulaciones y conflictos dentro del sector del transporte interprovincial. Entre los informantes clave se consideró a personas que viven y utilizan el transporte público, y autoridades municipales vinculadas al sector y profesionales.
- Análisis económico de ingresos-egresos: Se realizó una cuantificación de los ingresos y egresos para determinar los costos y ganancias obtenidas, tomando tres casos por cada ruta. Los datos cuantitativos económicos se obtuvieron a través de las distintas técnicas: análisis documental, entrevistas a choferes, a usuarios y a informantes clave e incluso la observación. Esta técnica permite obtener un panorama de los ingresos, egresos, determinar los excedentes del sector y la inversión, a partir de lo cual se caracterizaron las dinámicas económicas.

El estudio se inició con la revisión bibliográfica y hemerográfica para definir el estado de la cuestión respecto del sector del transporte interprovincial. Posteriormente se construyeron las técnicas de generación de datos, y se procedió al trabajo de campo en las rutas Norte integrado, Este hacia Ascensión de Guarayos y Sur hacia el Chaco, con el objetivo de generar datos a partir del encuentro con los actores. El paso siguiente fue la sistematización de la información generada y la construcción de categorías de análisis, producto de la reflexión de los investigadores y de las categorías teóricas indagadas en la primera fase del estudio y que se plasmó en el informe de investigación.

CAPÍTULO II

Reconfiguraciones políticas y económicas de Santa Cruz (2006-2012)

1. Momentos políticos: democracia pactada, demandas autonómicas y convergencia de intereses

Se presenta este análisis breve de la configuración de actores políticos en Santa Cruz como contexto para entender las transformaciones políticas que incidieron en el conjunto del departamento de Santa Cruz y sus vinculaciones con el Estado boliviano. Es decir, caracterizar la situación previa al Gobierno del presidente Evo Morales (2000-2005) y la crisis que dio pie a una reconfiguración política en el conjunto del departamento. Cabe aclarar que en Santa Cruz no se puede hablar solo de una situación en la ciudad y generalizarla, porque las luchas por el poder se dan en los espacios de provincias y municipios en una integralidad departamental, debido a que la base de acumulación económica que se disfruta en Santa Cruz ciudad proviene de la producción agropecuaria ubicada en las provincias, por el peso político de las subregiones dentro del departamento.

1.1 Crisis de la democracia pactada y polarización

La crisis de representación de los partidos tradicionales de la llamada "democracia pactada", entre 2000 y 2005, ha permitido la insurgencia prácticamente simultánea de las representaciones ciudadanas que sustentan movimientos de la sociedad civil. Por un lado, la acumulación de fuerzas de las organizaciones indígenas campesinas que impulsaron la caída del presidente Gonzalo Sánchez de Lozada. Por otro lado, los movimientos autonomistas cívicos, que si bien responden a intereses específicos de las élites, lograron capitalizar el respaldo popular del conjunto de la población cruceña a partir

de la apelación a la identidad y diferenciación regional, así como la adhesión a un modelo económico liberal como forma de vida.

Los actores sociales en tierras bajas son diversos y han ocupado territorialmente áreas de influencia. La contradicción principal en la etapa de polarización era "contra el MAS". Esa posición de los políticos tradicionales logró una mayor identificación de los sectores populares con el partido de gobierno. Las bases políticas del MAS son los comerciantes de mercados o los habitantes de barrios marginales, como el Plan 3.000 o la villa Primero de Mayo, en la ciudad de Santa Cruz y las zonas de migrantes andinos en las provincias.

1.2 Convivencia con los sectores tradicionales

La relación región-Estado se encuentra en una nueva coyuntura de *reconfiguración* de las fuerzas que cambió la relación de poder. En la presente investigación se parte de la etapa final del neoliberalismo (2000 a 2005), caracterizada por la emergencia y el crecimiento de sectores de la economía popular, impulsados por la reducción de las actividades económicas dirigidas desde el Estado y su transformación, a un contexto reciente (2006-2012) en el que el Estado promueve el poder político de las asociaciones y gremios, por cuanto estos constituyen su sustento político.

Los resultados electorales de abril de 2010, para municipios y gobernación departamental, demostraron que el panorama electoral cruceño es diverso, en tanto coexisten las fuerzas diversas. Sin embargo, se mantiene la polarización electoral entre opositores y adherentes al Movimiento al Socialismo (MAS). Algunas subregiones son consideradas "bastiones del MAS", como zonas de inmigrantes andinos (por ejemplo San Julián y Yapacaní), mientras que existen otras regiones con influencia de organizaciones campesinas o indígenas, que explican los triunfos en las provincias Guarayos, Ñuflo de Chávez, Velasco, Ichilo, Obispo Santisteban (Montero), Manuel María Caballero, Florida y Cordillera. En muchos lugares, se realizaron negociaciones con los pueblos indígenas de tierras bajas, que hasta 2009 todavía se presentaban unidos y apoyando al partido del Gobierno.

Rubén Costas fue electo Gobernador y ratificado como aglutinador del voto opositor. El mensaje del electorado fue la búsqueda de la estabilidad política para mantener el crecimiento económico, que coincidió con el escaso impacto de la crisis internacional de 2009 en Bolivia. Sin embargo, 30 de los 56 municipios que conforman el departamento cruceño estaban dirigidos en 2012 por alcaldes del MAS, debido en parte a acciones políticas orientadas a la destitución de autoridades para incrementar la presencia del MAS en el departamento. En esta investigación se analizarán los impactos de estos procesos en las localidades tomadas como objeto de estudio[15].

En su libro *Conflictos regionales en Bolivia*, Diego Ayo sostiene que tanto el Gobierno central como el gobierno departamental asumieron las prácticas del prebendalismo y el clientelismo con los municipios:

> La indistinción de la prefectura respecto al gobierno central o la falta de una estrategia de desarrollo sólida: la dualidad es un riesgo presente e incisivo en el departamento (...). El peligro es mantener estas alianzas fundamentalmente con un mecanismo de pies cortos como es el reparto de recursos de modo casi no condicional (Ayo 2010: 79).

Este es otro campo de rivalidad entre la gobernación y el Gobierno central, como se puede evidenciar en los caminos de provincias donde es frecuente encontrar letreros señalando la autoría de las obras del programa "Evo Cumple" o de las del Gobierno Departamental Autónomo de Santa Cruz, con la consigna "Autonomía al andar".

El Bloque Cívico Regional, conformado por instituciones como la Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo de Santa Cruz (CAINCO), la Cámara Agropecuaria del Oriente (CAO), cooperativas de servicios públicos que sostenían económicamente al Comité pro

---

15 Para mayor información sobre la inestabilidad de los gobiernos municipales véase: http://boliviadecide.blogspot.com/2012/05/hay-30-alcaldesopositores-que-han-sido.html

http://www.eldia.com.bo/index.php?c=El%20dia%20te%20recomienda&articulo=A-rio-revuelto-ganancia-del-MAS-en-las-alcaldias&cat=368&pla=3&id_articulo=90633

Santa Cruz, y que había presentado una férrea y unida oposición al Gobierno central, se dividió entre 2009 y 2010 por la imposibilidad de conciliar las diversas líneas que coexistían dentro del bloque, que quisieron hacer efectivas sus propuestas primero (octubre de 2008) con la toma de instituciones del Estado, y algunos de sus miembros se involucraron en el caso Rósza como reacción a la consolidación del proyecto político del MAS. La modificación de actitudes de los actores políticos cívicos desde 2007 hasta la coyuntura actual consiste en que las organizaciones empresariales se separaron del Comité pro Santa Cruz (gestión 2009-2010), mientras que la gobernación cruceña consolidó su poder en coordinación con las instancias nacionales, lo que no implica necesariamente que forme parte del mismo proyecto; se trata más bien de un pacto de "coexistencia". Las cooperativas de servicios públicos y los sectores financieros abandonaron dos proyectos políticos: el retorno al neoliberalismo y el proyecto de Estado binacional, pues la situación económica favorable a los sectores empresariales les permite continuar obteniendo altas tasas de ganancias, mientras que los sectores más radicales vieron afectado su patrimonio[16].

Durante los conflictos de diciembre de 2010, en rechazo a la subida de precios de la gasolina, no se vio una reacción popular ni organizada por los partidos o movimientos de oposición en el departamento de Santa Cruz. Es más, el transporte público urbano, que había reclamado durante mucho tiempo un aumento de las tarifas, aprovechó para subirlas, alegando los nuevos precios de los hidrocarburos que rigieron entre el 26 y el 31 de diciembre de 2010. No se registraron enfrentamientos.

En la coyuntura de la VIII marcha indígena de la Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia (CIDOB) para evitar la construcción del segundo tramo de la carretera Villa Tunari-San Ignacio de Moxos,

16 Concretamente, personas que asumieron actitudes de resistencia, como Branco Marinkovic (Laguna Corazón y finca Yasminka) y Ronald Larsen (Caraparicito), sufrieron la expropiación de sus tierras como casos paradigmáticos de expropiación de tierras a "extranjeros" para devolverlas a los pueblos indígenas en el año 2010. Estas expropiaciones adquieren una fuerte carga simbólica. Por un lado, de justicia y devolución de tierras a los indígenas, pero por otro lado, de "escarmiento" ante actitudes opositoras.

que atravesaría el núcleo del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS), ante la intervención policial a la marcha el 25 de septiembre de 2011, el Comité pro Santa Cruz demostró su solidaridad declarando una huelga de hambre hasta que la marcha se reanudó desde Quiquibey dos días más tarde.

Entonces, se da un proceso de adhesión de la derecha cívica y de otros sectores opositores a una demanda indígena con la cual no tenían ninguna coincidencia histórica. El respaldo a la marcha tiene más relación con el hecho de que es un proceso que podría desestabilizar al Gobierno de Evo Morales, que con una identidad regional o étnica. Este apoyo no alcanzó al conjunto de la ciudadanía cruceña porque prevalece una falta de identificación con las raíces indígenas de Santa Cruz, como se evidencia en la enorme diferencia del respaldo popular que recibieron los indígenas en La Paz (*El Deber*, 25-30/09/11).

La oposición cívico-regional dejó de ser la más fuerte y se da un proceso de protestas sectoriales. El conflicto interno entre las tendencias políticas del "cruceñismo" continúa vigente, como lo corroboran las declaraciones de Julio Rodas, presidente de la CAO[17], quien señaló que aunque esta Cámara sea criticada por el presidente del Comité Cívico, "se ha conseguido avances con el diálogo, como consensuar la Ley del Desmonte y ver [discutir] los problemas de avasallamientos". En los hechos, los productores empresariales agropecuarios e industriales, así como el sector financiero, asumen una posición de convivencia, mientras que otra línea se opone a estas relaciones más pragmáticas.

En síntesis, la coyuntura de polarización política que implicaba enfrentamientos y bloqueos permanentes en las provincias se ha distendido. Las controversias actuales se dan más bien entre los sectores asalariados que dependen del Estado o se trata de conflictos localizados, como bloqueos para pedir la destitución de alcaldes. A pesar de las diferencias entre oficialismo y oposición, ambos coinciden en que los municipios son un campo de lucha entre el gobierno autónomo departamental y el Gobierno central para buscar adhesión a partir de

17 Declaraciones a la red Unitel, 8 de enero de 2013, entrevistado por Gabriela Oviedo.

la construcción de obras. Los procesos judiciales han logrado destituir alcaldes electos, y con ello modificar la correlación de fuerzas, que en cada municipio sigue su propia dinámica.

2. Reconfiguraciones económicas en el departamento de Santa Cruz

2.1 Despegue y transformaciones del desarrollo cruceño

La parte oriental del país pasó de ser una región prácticamente aislada, cuya economía estaba basada en la hacienda tradicional hasta mediados del siglo XX, a convertirse en el departamento productor de petróleo y alimentos en los decenios de 1960 y 1970. Los intereses del Estado, con su política de sustitución de importaciones, convergieron con los intereses de los agropecuarios locales en un proceso que llevó a la industrialización de la producción de la caña de azúcar, el algodón y el arroz.

El Plan Bohan había identificado, ya en 1942, el potencial hidrocarburífero y agropecuario de la región, y específicamente del Norte integrado. Bolivia recibió un tratamiento preferencial de parte del Gobierno estadounidense en materia de donaciones (163 millones de dólares entre 1961 y 1971). Santa Cruz participó del 48% del total de préstamos concedidos por la Agencia estadounidense para el Desarrollo Internacional (AID), destinados a proyectos agroindustriales y construcción de carreteras. Específicamente la carretera Cochabamba-Santa Cruz fue fundamental para el inicio de los procesos de colonización interna, en sus tres modalidades: colonización espontánea, semidirigida y dirigida (Sandoval *et al.* 2003: 51).

Aunque en los siguientes años predominó la colonización espontánea, es importante resaltar la voluntad del Estado boliviano de promover, a través de sus planes de desarrollo, el traslado de población del occidente hacia el oriente, y también la presencia de colonizadores provenientes de otros países, como los japoneses llegados a nuestro territorio en el contexto del fin de la Segunda Guerra Mundial. A esto se añade el hecho de que las colonias menonitas se van incrementando constantemente. Los colonos nacionales iniciaron el proceso con prácticas tradicionales de cultivo basadas en el

chaqueo, bajo el sistema de economía campesina, mientras que menonitas y japoneses introdujeron la agricultura moderna y mecanizada generalmente con mano de obra propia (Soria 1996: 60).

La apertura de carreteras principales y caminos secundarios, así como la inmigración nacional y extranjera, son factores que han influido en las transformaciones de las zonas productivas de Santa Cruz. Adicionalmente, muchos de los descendientes de esos migrantes abandonaron la agricultura para dedicarse al comercio y al transporte.

Desde los años noventa y hasta el año 2005 tuvo lugar una concentración de la producción de soya en manos de empresarios vinculados a las élites políticas tradicionales. En efecto, las grandes empresas del sector oleaginoso cruceño son cuatro: Sociedad Aceitera del Oriente (SAO), Gravetal Bolivia, Industrias de Aceite Fino e Industrial Oleaginosas Ltda. (IOL); esta última es propiedad del exdirigente cívico Branko Marinkovic (PNUD 2004: 55).

En la investigación *No todo grano que brilla es oro*, Mamerto Pérez Luna (2007) señala que los grandes empresarios que cultivan más de 1.000 hectáreas no superan los 300, con un núcleo poderoso de menos de 100 productores que poseen predios de entre 3.500 y 8.000 hectáreas. Pérez añade que los pequeños productores inmigrantes del occidente boliviano tienen limitaciones estructurales en cuanto a pequeñas superficies de tierra y poco acceso a tecnología (alquilan máquinas), lo cual eleva sus costos de producción (Pérez Luna 2007). Dicho autor estimaba que el 78% de los pequeños productores de soya recibió algo más del 10% de los beneficios económicos netos generados por el subsector agrícola del complejo soyero en la campaña 2003-2004. Mientras que no más del 2% de los productores, conformado sobre todo por brasileños, otros extranjeros y unos pocos nacionales, recibieron alrededor del 37% de esos beneficios, quedando algo más del 50% para el restante 20% de productores medianos. El PNUD advertía que:

> el auge de la soya en los años 90 ha profundizado el carácter dual de la economía agrícola del departamento. Por un lado, los productores empresariales con maquinaria agrícola y el uso de semillas certificadas de alto rendimiento. Por el otro, pequeños productores

campesinos, indígenas y colonizadores que muestran un mayor grado de diversificación combinando actividades agrícolas comerciales orientadas al mercado nacional (arroz, maíz, plátano y yuca), con actividades agrícolas y ganaderas de subsistencia (PNUD 2004: 55).

En el modelo neoliberal, la agricultura comercial cruceña, que había sido identificada por la Nueva Política Económica como el soporte de una estrategia de crecimiento exportador, fue favorecida por programas estatales e internacionales y a través de líneas de crédito internacionales, promoción de exportaciones y la creación de mecanismos de reintegros arancelarios e impositivos, acceso preferencial a mercados andinos, reprogramación de líneas de crédito y otras políticas. Este enfoque impulsó la concentración de excedentes del sector rural hacia los grandes propietarios y hacia los extranjeros[18].

2.2 Reconfiguraciones recientes en la economía cruceña

Convendría verificar con estudios más recientes si este sistema continúa o si se han dado algunos cambios respecto a la distribución de los excedentes en las zonas rurales del departamento de Santa Cruz. Estos datos permitirían explicar el crecimiento de los servicios, entre ellos el transporte, a partir de un aumento del ingreso entre 2006 y 2012. El cuadro 1 presenta los principales indicadores económicos referidos al departamento y al país.

Analizando el cuadro 1, se evidencia el mejoramiento de indicadores en el nivel macroeconómico. Bolivia creció en un 65,23% entre 2000 y 2011, mientras que Santa Cruz incrementó su PIB en bolivianos constantes en un 70% en el mismo periodo. Asimismo, se observa que el PIB de Santa Cruz tuvo un crecimiento sostenido,

18 En "Inversión y productividad en el Sector Agrícola Agroindustrial boliviano", Diego Montenegro (1999) coincide con el informe de Desarrollo Humano del PNUD y Mamerto Luna, desde distintos enfoques en que las políticas públicas en el periodo neoliberal, se dirigieron a favorecer al complejo soyero exportador. Otro investigador, Gustavo Medeiros, indica que "con relación a la nacionalidad de los productores de soya, en 2004, los bolivianos participaban en un 37% de la superficie cultivada, los menonitas con un 27% y los brasileños con el 22%. Datos actuales de la Fundación Tierra indican que los brasileños están en la punta con el 40% y los bolivianos bajaron al 29%" (Medeiros 2011: 175).

Cuadro 1
Principales indicadores económicos de Santa Cruz y de Bolivia

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PIB Bolivia miles de Bs de 1990	22.356.265	22.732.700	23.297.736	23.929.417	24.928.062	26.030.240	27.278.913	28.524.027	30.277.827	31.294.253	32.585.680	34.271.640
PIB Santa Cruz miles de Bs de 1990	6.885.006	7.124.482	7.163.795	7.332.558	7.562.318	7.880.419	8.211.315	8.472.251	8.733.964	8.977.106	9.309.919	9.838.591
Participación de Santa Cruz en el PIB de Bolivia	30,80	31,34	30,75	30,64	30,34	30,27	30,10	29,70	28,85	28,69	28,57	28,71
Crecimiento del PIB Bolivia	2,51	1,68	2,49	2,71	4,17	4,42	4,8	4,56	6,15	3,36	4,13	5,17
Crecimiento del PIB Santa Cruz	5,32	3,48	0,55	2,36	3,13	4,21	4,2	3,18	3,09	2,78	3,71	5,68
PIB per cápita Bolivia	995	942	895	894	949	1.010	1.182	1.363	1.651	1.683	1.870	2.237
PIB per cápita Santa Cruz	1.256	1.200	1.111	1.098	1.139	1.178	1.342	1.484	1.744	1.731	1.910	2.245
Importaciones Bolivia en miles de dólares	1.851,339	1.708,270	1.831,969	1.692,066	1.920,428	2.440,067	2.925,769	3.587,952	5.100,167	4.577,380	5.603,874	7.672,661
Importaciones Santa Cruz en miles de dólares	622,546	622,546	790,440	734,289	860,992	978,118	1.184,358	1.551,126	2.073,019	2.020,890	2.522,374	3.386,777
Participación de Santa Cruz en importaciones de Bolivia	33,63	36,44	43,15	43,40	44,83	40,09	40,48	43,23	40,65	44,15	45,01	44,14
Exportaciones Bolivia en miles de dólares	1.474,992	1.351	1.374,888	1.676,561	2.265,188	2.948,084	4.231,918	4.889,705	7.058,008	5.486,406	7.052,128	9.183,414
Exportaciones Santa Cruz en miles de dólares	446.000	494.000	480.989	638.554	893.991	1.172,685	1.662,703	1.903,870	3.218,375	1.951,729	2.635,195	3.224,630
Participación de Santa Cruz en exportaciones de Bolivia	30,24	35,33	34,98	38,09	39,47	39,78	39,29	38,94	45,60	35,57	37,37	35,11

Fuente: elaboración propia con datos del INE 2011.

pero entre 2000 y 2003 fue mayor que el de Bolivia. A partir de 2004, el porcentaje es inferior al nacional, observándose una desaceleración del crecimiento, con promedios inferiores a los de Bolivia.

El PIB *per cápita* promedio de Santa Cruz está por encima del de Bolivia, pero actualmente ya no es el departamento que ocupa el primer lugar; Tarija, Oruro y Pando están por encima de Santa Cruz en PIB *per cápita*[19]. El departamento de Santa Cruz sigue siendo el que más contribuye al PIB nacional, pero su participación porcentual bajó. Estos procesos demuestran tanto el incremento de la población que influye en el PIB *per cápita*, como también la productividad de otros departamentos en hidrocarburos y minería.

Por otro lado, las transferencias del Tesoro General de la Nación a la gobernación, a los municipios y a la universidad de Santa Cruz acumuladas de 1999 a 2005 sumaron 5.359 millones de bolivianos. Ahora llegan a 18.655 millones de bolivianos, con un crecimiento del 248%. Las regalías departamentales acumuladas entre 1996 y 2005 fueron de 1.276 millones de bolivianos. Entre 2006 y 2012, las regalías departamentales, principalmente por gas y petróleo, llegaron a 3.404 millones de bolivianos[20] (un incremento del 166%). El crecimiento económico de Bolivia permitió la implementación de políticas redistributivas, beneficiando a municipios compuestos por localidades urbanas y rurales. Estos incrementos dinamizan la economía y la movilidad humana, creando condiciones favorables para un crecimiento del transporte interprovincial.

a) Incremento de ingresos y reducción de la pobreza

Las políticas sociales del actual Gobierno incidieron en la reducción de la pobreza[21]. Según la encuesta de hogares (MECOVI)

---

19 Para 2010 los datos del PIB *per cápita* anual son los siguientes: Tarija 4.226,7 $us, Oruro 2.225,3 $us, Pando 2.253,3 $us y Santa Cruz 1.910 $us, todos por encima del promedio de Bolivia de 1.870 $us. (*Milenio* 2012a: 243)

20 Cifras presentadas por el presidente Evo Morales en el discurso de celebración del aniversario del Estado Plurinacional publicado en *El Deber* (29/01/13).

21 http://www.paginasiete.bo/2012-12-28/Economia/NoticiaPrincipal/7Eco00228.aspx *Página Siete*, 27/12/2012.

realizada entre noviembre y diciembre de 2011, la pobreza moderada de Bolivia es de 44%, mientras que la pobreza extrema está en 20,87%. En el ámbito rural, la pobreza moderada llega al 61%, mientras que la pobreza extrema está en el 41,30%. Según esta encuesta, el 10% más rico en las ciudades lo es 6,9 veces más que el 10% más pobre. En las zonas rurales, esta relación sube a 17,66 veces. Sin embargo, el departamento de Santa Cruz es el menos desigual y presenta el menor índice de Gini de Bolivia (INE 2013).

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) pone énfasis en la disminución de la pobreza extrema en el país:

> En Bolivia, la pobreza extrema ha disminuido notablemente en los últimos años particularmente desde el año 2007. En el 2005, casi cuatro de cada diez personas eran extremadamente pobres; el 2009 sólo una de cuatro personas se hallaba en esa condición. En términos absolutos, el año 2009 existían 2,7 millones de personas que no lograron obtener ingresos para comprar una canasta alimentaria (pobreza extrema) (PNUD 2012: 1).

En el caso de Santa Cruz, la pobreza extrema en 2001 era de 25,1%, y en 2011 bajó a 11,27%. La pobreza moderada afecta al 35,75% de la población, según la encuesta MECOVI 2011 (INE 2013).

En el conjunto de Bolivia, la pobreza rural extrema disminuyó de 62,9% en 2005 a 48,1% en 2009 (PNUD 2013) y a 41,30% en 2011 (INE 2013). La pobreza extrema urbana disminuyó de 24,3% en 2005 a 14,8% en 2009 y a 10,76% en 2011, según los datos de la encuesta de hogares. En las zonas rurales es donde ha sido más efectivo el impacto de los bonos del Estado y la incidencia de la recuperación de la actividad agropecuaria. El descenso es significativo en localidades rurales, mientras que en las áreas urbanas la disminución ha sido menor. En términos de percepción de una mejora de la calidad de vida, los cambios económicos son más notorios fuera de la ciudad capital; sin embargo, falta todavía superar la brecha histórica entre zonas rurales y urbanas. En cuanto a los ingresos del transporte interprovincial, hay que considerarlos en su contexto como localidades, con distintos niveles de ingreso respecto de la ciudad de Santa Cruz.

b) Acceso a tierras para indígenas y productores pequeños y medianos

Los campesinos e indígenas organizados se movilizaron y lograron cambios reconocidos por la Constitución. El modelo empresarial había previsto para los campesinos el papel de abastecedores de mano de obra barata para la constitución de empresas agropecuarias. Además, en el caso de comunidades guaraníes del Chaco se las despojó de sus tierras para mantenerlas bajo una relación laboral de servidumbre.

Los campesinos, sobre todo inmigrantes andinos[22] e indígenas de los pueblos de tierras bajas, no fueron sujetos de desarrollo. Sin embargo, los indígenas de tierras bajas (guaraníes y guarayos, principalmente) son los que tuvieron la capacidad de movilizarse y plantear cambios, aunque las tierras comunitarias de origen (TCO) ya habían sido reconocidas.

Presentamos a continuación datos que permiten corroborar los cambios recientes que favorecieron a la población rural que ha logrado avances en su proceso de inclusión. En primer lugar, la distribución de tierras, que fue notoriamente superior entre 2006 y 2010. En cinco años se tituló mucho más de lo logrado por el INRA entre 1996 y 2005. Para el objeto de estudio, interesa puntualizar que el hecho de tener tierras tituladas otorga a los propietarios la posibilidad de garantizar créditos que les permitan participar en otros rubros, como el transporte y el comercio.

En el caso de Santa Cruz, los 38.095 beneficiarios de la titulación de tierras fueron generalmente varones jefes de familia, es decir más de 190.000 personas, tomando en cuenta familias de cinco miembros (Rojas 2011: 180). Todas estas personas con capacidad productiva en el ámbito rural han mejorado notablemente su inserción productiva, no solamente en el sector agropecuario, sino en la posibilidad de diversificación económica.

---

22 Desde los años cincuenta se llamaban colonizadores, y la nueva Constitución las denomina "comunidades interculturales".

Otro factor que influye en la reconfiguración económica entre 2006 y 2012, en relación con gestiones anteriores, son los ingresos provenientes de la producción agropecuaria, lo cual si bien favorece en mayor medida a los grandes propietarios, también influye en los pequeños propietarios que por su cantidad han transformado la estructura de la propiedad de la tierra en Bolivia[23].

Juan Carlos Rojas, exdirector del Instituto Nacional de Reforma Agraria (INRA), habla de una transformación de la estructura de propiedad de la tierra:

> En la reforma del MNR de las 57 millones de hectáreas dotadas en 40 años, 36 millones se destinaron a la mediana propiedad y a la empresa agropecuaria, dejando el saldo para las propiedades comunitarias y pequeños propietarios. En cambio, ahora hablamos de una situación inversa: Si sumamos las TCO, la propiedad comunitaria y la pequeña propiedad, mayormente indígena, tenemos una situación diferente con la dotación de 30 millones de hectáreas a favor de estas últimas (Rojas 2011: 181).

Es necesario puntualizar que en el primer gobierno del MAS (2006-2009) se dio una eficiencia en la distribución sobre todo a la expropiación de latifundios y la titulación a tierras comunitarias de origen y campesinas, aunque políticamente hubo una mayor presión campesina (migrantes andinos) para la dotación individual. En este conflicto interno perdió la posición más favorable a los indígenas de tierras bajas, y el viceministro de Tierras, Alejandro Almaraz, fue destituido en enero de 2010:

> Mientras la superficie de 5,7 millones de Ha tituladas a Tierras Comunitarias de Origen, en el periodo 1996-2005, se duplicó en el periodo 2006-2009, ascendiendo a 11 millones de has. La superficie dotada al sector campesino se triplicó, llegando a 4,5 millones en el periodo 2006-2009 (Almaraz 2010: 2).

Almaraz corrobora que se ha priorizado la titulación del sector campesino. Entre 2009 y 2012 predominó la visión de continuar favoreciendo la otorgación de títulos individuales a campesinos.

23 No tuvimos acceso a datos desagregados por departamentos.

Así lo demuestran los acuerdos alcanzados en 2012 entre el INRA y las organizaciones campesinas del departamento de Santa Cruz[24]. Estos convenios favorecen el mayor poder económico de las organizaciones campesinas.

En el departamento de Santa Cruz se identifican tres modelos productivos: la *producción comunitaria indígena de tierras bajas*, con una agricultura de subsistencia complementada con caza y pesca, que va disminuyendo; los *grandes empresarios*, dedicados al agronegocio, que ya existían y que continúan ligados a la producción de materias primas de exportación como la soya; y en los últimos años los *pequeños productores campesinos* insertos en la cadena empresarial.

Sin profundizar sobre las contradicciones del tema agropecuario, para los fines de explicar el contexto, se constata que sí existe una reconfiguración y cambio de la estructura agraria, con la consolidación de un sector de productores agropecuarios con parcelas individuales, procedentes en su mayoría de inmigración, que están vinculados sobre todo a una agricultura de exportación, con buenos rendimientos, buenos precios y acceso al sistema financiero, lo cual ha permitido la mejora de la calidad de vida de estos sectores e influye en el movimiento económico de las ciudades intermedias de San Julián, Yapacaní y otras.

Los avances de inclusión de actores campesinos que han mejorado su acceso a tierra y capital no han cambiado las condiciones de acceso a la tierra para los productores extranjeros ni la vigencia de un dinámico mercado de tierras en Santa Cruz[25]. Sin embargo, la participación de agricultores de origen aymara y quechua y sus descendientes organizados en asociaciones, unido al incremento de los precios, el acceso a crédito de algunos de ellos y el apoyo de la Empresa de Apoyo a la Producción de Alimentos (EMAPA), en otros

24 http://lapatriaenlinea.com/?nota=114272 [26 de julio de 2012].

25 "alrededor del 60% de la superficie de soya está en manos de argentinos y brasileños (...) Se trata en este caso de productores que trabajan contratados por las grandes empresas del Brasil y que incursionaron por iniciativa propia en Bolivia logrando acceder a tierras a muy bajo costo, es decir, pequeños productores brasileños que en Bolivia se convierten en medianos y grandes productores de soya" (Chumacero 2012: 149).

casos, ha generado un mayor movimiento económico en las zonas rurales estudiadas, con impacto en las ciudades intermedias.

Por otro lado, los indígenas de tierras bajas participan en los mercados a través del intercambio y diversificación de sus actividades productivas o vendiendo su fuerza laboral como peones para otros sectores. El auge de la agricultura comercial de grandes empresarios extranjeros (brasileños, argentinos o menonitas) incide sobre el movimiento económico incorporando en su cadena productiva a productores locales que antes eran campesinos y se han transformado en empresarios agrícolas pequeños y medianos. Se trata de un incremento productivo impulsado por el alza sostenida de los precios de productos agrícolas, la innovación tecnológica en maquinaria agrícola, la siembra de variedades transgénicas y el apoyo estatal directo, en el caso de EMAPA, e indirecto con el mantenimiento de la subvención del diésel[26].

c) *Ocupación informal y en el sector servicios*

En las ciudades intermedias, los empleos formales son una minoría; dependen del Estado con ítems de educación y salud, además de los trabajadores municipales, aunque la mayoría de estos últimos cuentan con beneficios sociales. Las demás fuentes laborales dependen del autoempleo, trabajo asociado o trabajo agrícola por cuenta propia o asalariado. El 78,6% de los trabajadores lo hacen de manera informal desde el punto de vista de la desprotección social. El empleo responde a las características del ciclo económico. Así, desde una tasa de 8% de desempleo de la población económicamente activa en 2006, ha bajado al 5%[27]. Las estimaciones de distintas instituciones

---

26 Estudios pasados y recientes coinciden en que sin la subvención al diésel, la producción de soya en Bolivia, no alcanzaría costos competitivos (Chumacero 2012 y Pérez 2007) entre otros autores.

27 Aunque las cifras oficiales de desempleo que presenta el INE son distintas a las que ofrece el Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA), que da porcentajes más elevados. Para 2011 el INE publicó un porcentaje de 5,5% como tasa de desempleo y el CEDLA presentó una de 7,9%. Sin embargo, desde la tasa más elevada registrada por el CEDLA de 12,3% para 2003, ésta no ha cesado de descender, excepto en 2008 y 2009, que subió para volver a retomar la tendencia predominante a la caída. Lo propio ha ocurrido con las cifras del

difieren, pero coinciden en señalar la tendencia al descenso del desempleo, en la medida en que la economía se mantenga en un ciclo económico de auge.

Sin embargo, el incremento de ingresos e incluso los avances en la legislación laboral no logran incidir en las condiciones de trabajo. Por tanto, las formas de trabajo que analizaremos se refieren a transportistas asociados o trabajadores que no gozan de los beneficios que la Ley General del Trabajo establece para todos los trabajadores asalariados, porque pertenecen a sectores informales que prestan un servicio en mercados sujetos a mucha competencia, donde el factor trabajo es la variable de ajuste que utilizan los empresarios para reducir sus costos.

Según la Fundación Milenio, el empleo está fundamentalmente vinculado a la dinámica de las actividades de no transables, como la construcción y la expansión del comercio y los servicios. Estos sectores son intensivos en mano de obra, pero al mismo tiempo son de muy baja productividad, a diferencia de los sectores de finanzas y telecomunicaciones. En otras palabras, carecen de capacidad para asimilar, innovar y difundir el progreso técnico y de generar y multiplicar los empleos denominados dignos (Fundación Milenio 2012: 92). En este sentido, al analizar las condiciones laborales de los trabajadores del transporte interprovincial, hay que considerar las opciones que tienen en el contexto de las localidades donde viven y la práctica de trabajo informal que es el predominante en las ciudades intermedias y regiones rurales.

En síntesis, entre 2006 y 2012 se ha producido un proceso de transformación económica y de las dinámicas sociales en las zonas estudiadas, logrando la participación de más actores en los procesos productivos. Esta interrelación entre la producción de productos exportables, alimentos para el mercado interno y autoconsumo, la coexistencia entre lógicas de intercambio y de producción para diversos mercados incide en el dinamismo económico de las poblaciones

---

INE, que en 2004 llegaron a un máximo de 9,3% y con un breve ascenso en 2009 continuaron su descenso. Hoy está en niveles inferiores al 4%. (*Página Siete*, 9-11-2012) www.paginasiete.bo/.../14Opi00110-11-12-P720121110S.

rurales en Santa Cruz[28], promoviendo la migración interna, la consolidación de las ciudades intermedias y movilizando a los sectores de servicios asociados del transporte y el comercio.

3. Reconfiguraciones del sector transporte en la economía

El transporte de pasajeros forma parte de las redes de la economía popular. Estos sectores han participado del crecimiento y generación de nuevos grupos económicos con poder que más allá de la sobrevivencia, han logrado además una diversificación y diferenciación interna, alcanzando no sólo a satisfacer sus necesidades básicas, sino también acumular capital. En el proceso de reconfiguraciones urbano-rurales, los transportistas son actores de la economía popular que forman parte de la cadena productiva, con diferenciaciones sociales internas dentro del sector. Así, la dinamización de la economía cruceña, incide directamente en el crecimiento del sector.

Dentro del modelo de economía plural, el transporte figura como uno de los sectores generadores de ingresos y empleo, junto con el desarrollo agropecuario, la industria manufacturera, el comercio y otros. La clave del éxito del modelo sería un Estado redistribuidor.

Dentro del contexto del crecimiento del departamento de Santa Cruz, el sector transporte generó en 2010 el 9,55% del PIB departamental, mientras que el transporte cruceño contribuyó 29,03% en el conjunto nacional del sector, es decir que casi un tercio de todo el transporte de Bolivia se encuentra en Santa Cruz[29]. El sector transporte se encuentra en tercer lugar dentro del PIB departamental, después de la agricultura 15,84% y las industrias manufactureras 15,30%. El sector transporte y almacenamiento creció un 10,26% entre 2009 y 2010. Respecto a los créditos dirigidos a transporte, estos crecieron en un 41% entre 2009 y 2010 en Santa Cruz, mientras que en Bolivia se dio un crecimiento de créditos concedidos al sector de 31% en ese mismo periodo. El 75% de las importaciones se realizaban por vía carretera en el año 2011 (INE 2011: 11).

---

28 Cada caso será explicado específicamente.

29 INE. Estadísticas e indicadores socioeconómicos del departamento de Santa Cruz. 24 de septiembre de 2011. Disponible en www.ine.gob.bo.

El departamento de Santa Cruz está entre los que más aumentaron en valor bruto de producción, participando con el 28% del valor bruto de la producción del departamento entre 1988 y 1990, y con el 31% entre 2006 y 2009. Según datos de Machicado, el monto promedio del valor bruto de producción *per cápita* del departamento de Santa Cruz se incrementó de 1.624 dólares a 2.109 entre 1988 y 1990, mientras que entre 2006 y 2009 se presenta un crecimiento del 30%. Finalmente, el departamento de Santa Cruz es uno de los más diversificados en cuanto a la participación de los sectores en el PIB. Los sectores de mayor crecimiento en el departamento en el periodo 2006-2009 son los productos alimenticios diversos (10%), y el transporte y almacenamiento, con el (8%) (Machicado *et al.* 2012: 34-40). En el marco de la diversificada economía cruceña, un 8% del PIB departamental proviene del transporte, como una tendencia promedio. El gráfico 1 muestra que la participación de Santa Cruz en el transporte nacional se ha mantenido estable: alrededor del 8,5%.

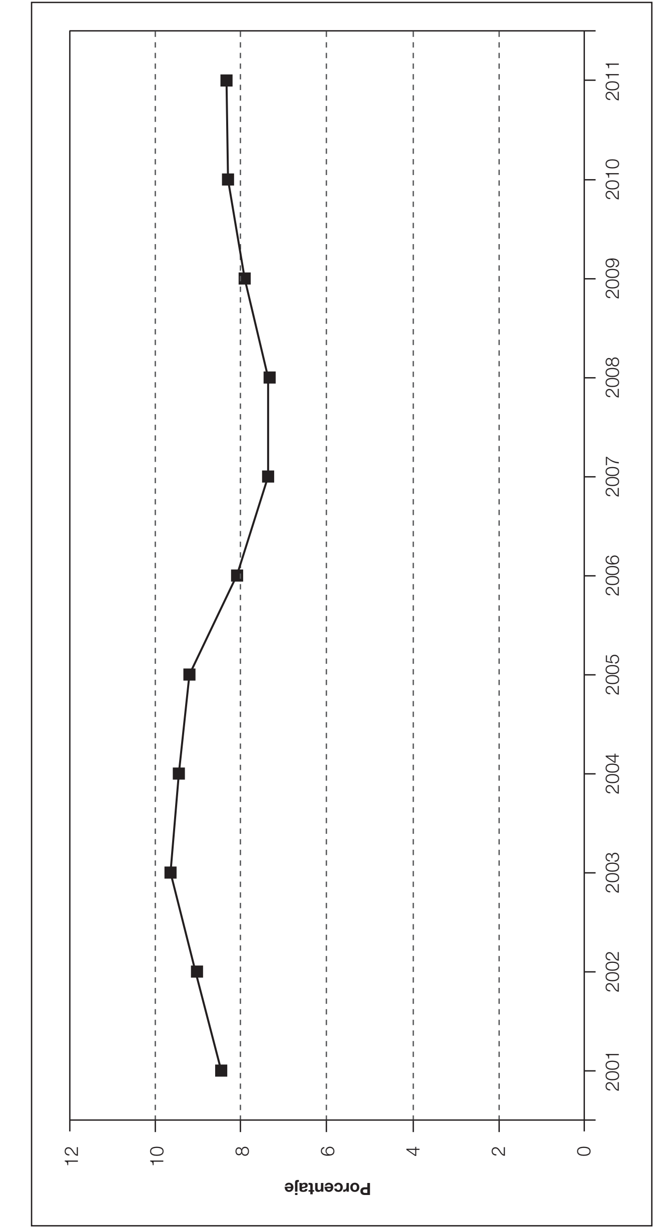
3.1 Crecimiento del parque automotor en Bolivia y en Santa Cruz

La cantidad de vehículos en Bolivia ha crecido en un 300% a lo largo de los últimos doce años. Se ha incrementado de 277.547 vehículos en 1999 a 961.221 motorizados en 2010, y en 2012 llegó a los 1.206.751 vehículos. Vale decir que existe aproximadamente un automotor por cada diez habitantes de Bolivia (véase los cuadros 2 y 3). En esta sección se explican las características de ese crecimiento y sus causas.

La información del INE muestra que el mayor crecimiento de la cantidad de vehículos se dio a partir de 2007. Está claro que el crecimiento entre 2011 y 2012 se debe sobre todo a la Ley de Regularización de Saneamiento Vehicular N° 133 (8 de junio de 2011), que aceleró la entrada de vehículos importados en ese año.

El parque automotor de Bolivia aumentó en 123.767 unidades (un 11,42%) entre 2011 (1.082.984) y 2012 (1.206.751). El departamento de Santa Cruz, con 375.482 motorizados en 2012, es el que concentra el mayor parque automotor (el 31,12% del total nacional), dato corroborado por el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) (*El Deber*, 4/01/13).

Gráfico 1
Participación del transporte de Santa Cruz en el transporte de Bolivia (2001-2011)



Fuente: elaboración propia basada en Santa Cruz: Participación en el producto interno bruto, según actividad económica. 2000-2010 INE. www.ine.gob.bo

Cuadro 2
Bolivia: parque automotor, por tipo de vehículo y servicio (1999-2010)

Vehículo	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Particular	201.779	289.839	301.939	327.181	352.828	400.178	438.585	506.339	601.866	744.451	807.268	860.375
Público	73.914	96.113	101.594	87.153	86.222	88.083	91.284	88.130	88.747	86.587	85.462	86.822
Oficial*	1.854	3.072	3.929	4.515	4.838	5.632	6.709	7.321	9.029	11.819	13.140	14.024
Total	**277.547**	**389.024**	**407.462**	**418.849**	**443.888**	**493.893**	**536.578**	**601.790**	**699.642**	**842.857**	**905.870**	**961.221**

* El servicio oficial incluye vehículos diplomáticos. www.ine.gob.bo

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT).

Cuadro 3
Santa Cruz: parque automotor, según tipo de vehículo y servicio (2000-2010)

Vehículo	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Particular	90.668	69.422	101.496	108.988	123.068	133.948	144.119	179.686	229.821	251.495	270.626
Público	16.446	17.579	16.833	17.660	19.557	20.309	21.068	21.178	20.713	20.686	20.426
Oficial	398	478	519	563	602	652	723	1.122	1.476	1.604	1.669
Total	**107.512**	**114.479**	**118.848**	**127.211**	**143.247**	**154.909**	**165.910**	**201.986**	**252.010**	**273.785**	**292.721**

Fuente: elaboración propia con datos de *Estadísticas del parque automotor 1998-2010* (INE 2011: 41).

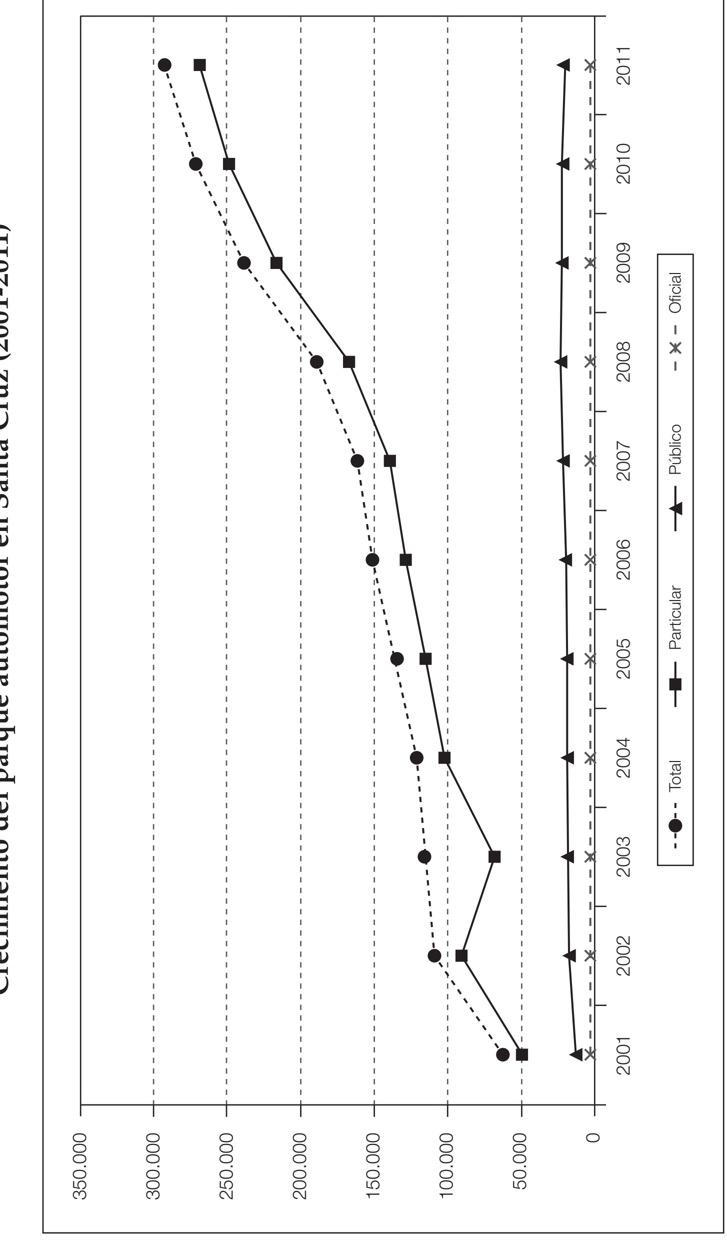
En el crecimiento del parque automotor interviene principalmente el incremento de vehículos particulares, mientras que los vehículos destinados al servicio público presentan un crecimiento menos acelerado (véase el gráfico 2). Efectivamente, las unidades destinadas al transporte público se incrementaron en un 87,70% entre 1999 y 2010, en tanto que los vehículos del transporte privado aumentaron en un 443,34% en el mismo periodo. Aunque la tendencia señalada está corroborada por los registros del RUAT, existe un subregistro de los vehículos destinados al transporte público en el departamento. Las estadísticas del INE (INE 2011: 41) muestran un claro subregistro en la categoría de automóviles. Por ejemplo, en 2010 se registraron 57.981 automóviles de uso privado en Santa Cruz y solamente 2.474 de uso público. Esta situación se debe a que los propietarios de taxis registran sus vehículos como de uso privado.

Otro tanto se da en el caso de las motos: en los registros solamente figuran 18 motos (2010) como de transporte público, cuando en la realidad son centenares las afiliadas a asociaciones de transporte urbano en localidades de provincias, que llegan a miles sin que se tenga un registro actualizado. Muchas de ellas figuran entre las 18.756 motos registradas como de uso privado.

Incluso en la categoría de microbuses figuran 2.382 como de uso privado y 4.176 de uso público, cifras no coherentes con la observación cotidiana, donde no se evidencia tal cantidad de buses de uso privado. En conclusión, lo más relevante de la información oficial es el crecimiento del parque automotor, considerando un subregistro del transporte público que se enmascara como vehículos particulares.

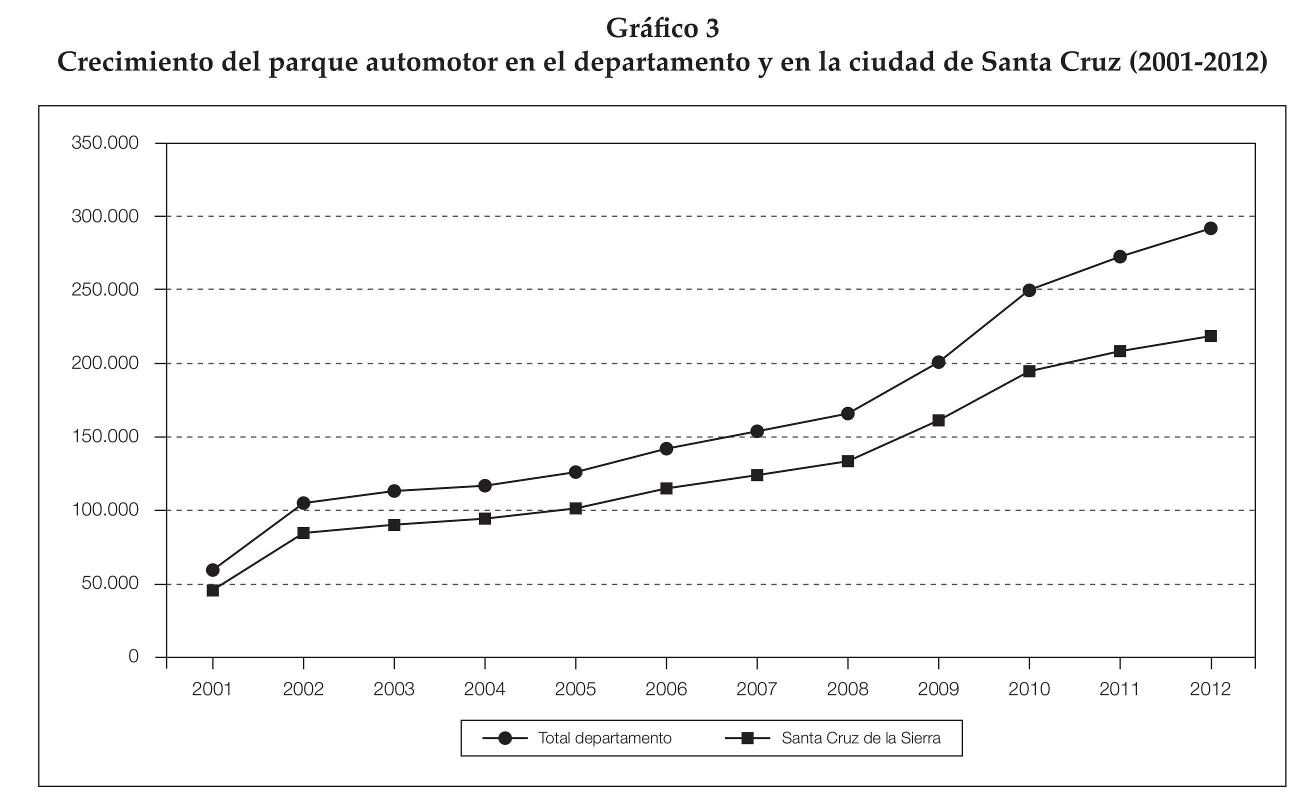
Se evidencia un crecimiento similar de las unidades de transporte público en Santa Cruz respecto del total de Bolivia. El libro *Estadísticas del parque automotor 1998-2010* presenta los datos de motorizados inscritos en cada uno de los municipios, información valiosa en el caso de algunos municipios, mientras que en otros casos es irrelevante porque no expresa la realidad. En el municipio de Santa Cruz de la Sierra, por ejemplo, el crecimiento fue notorio (véase el gráfico 3 y el cuadro 4):

Gráfico 2
Crecimiento del parque automotor en Santa Cruz (2001-2011)



Fuente: elaboración propia (INE 2011: 41).

Gráfico 3
Crecimiento del parque automotor en el departamento y en la ciudad de Santa Cruz (2001-2012)



Fuente: elaboración propia con datos de *Estadísticas del parque automotor 1998-2010* (INE 2011).

Cuadro 4
Crecimiento del parque automotor en algunos municipios de Santa Cruz*

Lugar	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Santa Cruz de la Sierra	47.813	86.419	91.830	95.210	102.265	115.573	125.181	133.721	162.047	197.325	209.164	220.273
Montero	6.359	8.966	9.495	9.842	10.720	12.469	13.870	15.190	17.711	20.630	22.345	24.771
Warnes	4.001	7.248	7.994	8.551	8.802	9.271	9.657	10.364	14.197	24.504	30.182	33.141
Yapacaní	219	362	371	375	384	407	406	430	504	513	595	611
Portachuelo	156	225	225	221	223	224	219	223	238	233	240	265
Mineros	370	536	599	574	595	632	674	671	689	649	626	608
La Guardia	107	178	207	205	208	213	267	367	907	1.739	2.829	3.858
El Torno	299	525	551	561	599	692	727	760	879	1.041	1.201	1.300
Vallegrande	76	176	185	183	212	250	242	232	220	218	217	209
Pailón	68	100	105	104	106	107	109	104	78	77	76	74
San Julián	42	81	97	105	106	109	107	175	495	584	657	702
Cotoca	90	136	137	137	137	137	135	126	139	507	1.483	2.491
Camiri	210	1.214	1.304	1.335	1.377	1.636	1.761	1.888	2.137	2.254	2.336	2.438

* Aunque existe información en *Estadísticas del parque automotor 1998-2010* (INE 2011), en la mayoría de los municipios se subregistra los vehículos. Entre las localidades que hemos estudiado y que presentan mucho tráfico en relación con los vehículos registrados en 2010 están Ascensión de Guarayos, Buenavista, Abapó-Cabezas y Charagua.

Fuente: elaboración propia con datos de *Estadísticas del parque automotor 1998-2010* (INE 2011).

En la ruta Norte integrado destaca el crecimiento del parque automotor de las ciudades intermedias de Warnes y Montero. Esto se explica en parte porque muchas personas que residen en la ciudad de Santa Cruz registran sus vehículos en estas localidades donde los impuestos municipales son más bajos, aunque la propia dinámica industrial y de servicios de estas ciudades intermedias muestra un crecimiento acelerado (del 728% entre 1999 y 2010 en Warnes y del 289,5% en Montero en el mismo periodo). (Véase el cuadro 4.)

En la ruta hacia los valles cruceños destaca el crecimiento en las localidades cercanas a la ciudad de Santa Cruz. Prácticamente todo lo que está al sur del séptimo anillo (km 7 doble vía a La Guardia) pertenece a este último municipio, aunque se sitúa dentro del área metropolitana de la capital, por lo que el incremento de la población ha disparado los registros en el municipio de La Guardia a partir de 2007. Una situación análoga se da en El Torno, distante a 32 km del centro de la ciudad de Santa Cruz, mientras que Vallegrande exhibe un crecimiento más moderado.

Los registros recientes entre 2007 y 2010 muestran un crecimiento acelerado en las localidades que forman parte del área metropolitana de Santa Cruz, como Cotoca. Nuevas urbanizaciones alrededor de Santa Cruz ya forman parte del municipio de Cotoca, que tenía registrados 2.491 vehículos en 2010, mientras que Camiri, como ciudad intermedia antigua y consolidada, revela un crecimiento más moderado con 2.438 motorizados.

Un problema de fondo es la disparidad de los registros en municipios de características similares. La única explicación posible apunta a diferencias en la capacidad administrativa y de gestión de los municipios, de modo que los registros no guardan relación con la realidad del tráfico de vehículos particulares y del transporte público en las localidades respectivas.

Una de las causas del incremento de vehículos registrados es la puesta en vigencia de la Ley de Regularización de Saneamiento Vehicular N° 133, que autorizó la “nacionalización” de 69.302 vehículos *chutos* o ilegales, con una recaudación de 175,6 millones de

dólares[30]. Este proceso permitió regularizar la situación de miles de vehículos indocumentados que circulaban en las provincias de Santa Cruz. Es bien sabido que en las localidades de provincias, con escasa presencia policial, circulan vehículos sin documentación, incluso actualmente, lo que constituye otra de las causas del deficiente registro de vehículos en dichos municipios.

3.2 Condiciones laborales de los transportistas

El sector del transporte se enmarca en la caracterización laboral de la mayoría de la población económicamente activa en Bolivia, tanto en el caso de trabajadores por cuenta propia o asalariados, pero sin seguro de salud ni beneficios sociales. Su incremento se debe a que es una alternativa laboral para la fuerza de trabajo casi exclusivamente masculina, en ciudades intermedias y localidades rurales donde las posibilidades de generación de ingreso son limitadas. En el contexto de empleos intensivos en mano de obra y con baja calificación (saber conducir y conocimiento mecánico elemental), el ser transportista es sin duda una salida laboral.

Del total de la población económicamente activa rural boliviana, un 7% de los varones trabajaban en transporte, almacenamiento y comunicaciones en el año 2000, mientras que la proporción subió al 10,36% en 2009. Apenas el 0,9% de las mujeres incursionaba en esta actividad en el año 2000, mientras que la participación femenina en el sector subió al 1,9% en 2009[31] (INE 2011). En números absolutos, 107.773 varones y 16.738 mujeres estaban ocupados en el sector transporte en áreas rurales en 2009[32].

30 El periodo de nacionalización duró del 8 de junio al 7 de noviembre de 2011. Información del periódico *Los Tiempos* (8/11/11) http://www.lostiempos.com/diario/actualidad/economia/20111108/69302-chutos%E2%80%99-nacionalizados-de-128-mil_148615_307863.html (Información recuperada el 4 de enero de 2013).

31 Un 32,76% de las mujeres se ocupaban en 2009 en agricultura, y en venta (comercio) 21,01%. Cuadro INE. Datos provenientes de la encuesta de condiciones de vida. MECOVI. www.ine.gob.bo

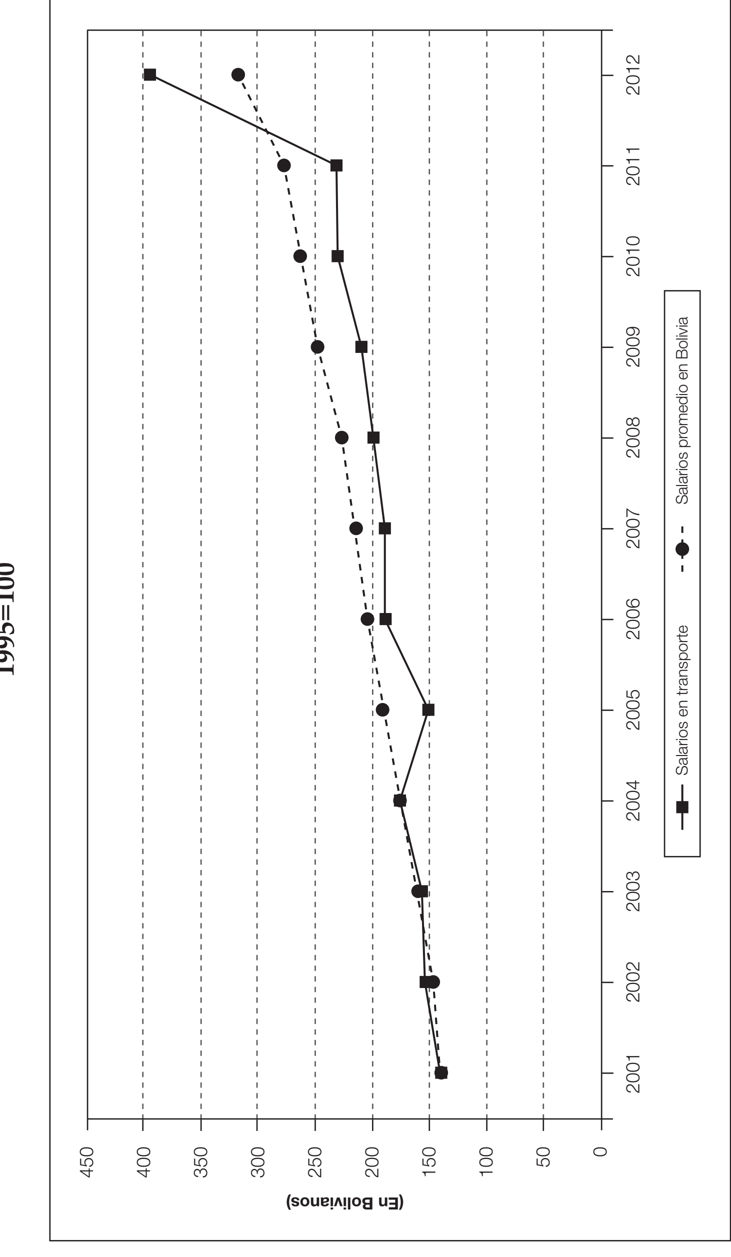
32 De 1.040.281 varones ocupados en 2009, 10,36% (107.773) se dedicaron al transporte. De 880.972 mujeres ocupadas, 1,9% participaban en el sector (16.738).

Según la encuesta de hogares 2011 (INE 2013), el ingreso mensual promedio de los trabajadores del sector transportes y almacenamiento fue de 2.616 Bs para el año 2011, por encima del promedio mensual nacional de 2.093 Bs, y muy por encima del promedio en el área rural de 863 Bs. Los ingresos de los transportistas en Santa Cruz también son superiores al promedio departamental, que es de 2.256 Bs como ingreso promedio en la ocupación principal (INE 2013). En el caso de Santa Cruz, el 7,63% de la población ocupada realizaba actividades de transporte y almacenamiento (INE 2013: 14).

El sector transporte empleaba a 183.100 personas y generaba 422,4 millones de dólares en el departamento de Santa Cruz durante el año 2008 (CEBEC-CAINCO 2009: 2). El gráfico 4 presenta los ingresos de los transportistas en relación con el promedio nacional y su evolución.

En síntesis, el sector del transporte se ha desarrollado en el contexto del crecimiento de la economía boliviana, como un sector de la economía popular que da empleo a trabajadores con baja calificación y sin prestaciones sociales. El movimiento económico generado por la diversificación de la economía en el departamento, junto con los ingresos provenientes de la producción agropecuaria, dinamizan la economía. Las estadísticas revelan que el sector del transporte emplea a uno de cada diez varones ocupados en las áreas rurales y que genera ingresos por encima del promedio general de salarios y más aún en las zonas rurales. Por otro lado, el acceso a créditos y la regularización de vehículos indocumentados (2011) han logrado incrementar de manera notable, desde 2007 hasta 2012, la cantidad de motorizados en circulación, siendo Santa Cruz el departamento que más vehículos tiene registrados en los municipios. El contexto en el que se desenvuelve el transporte es la insuficiente institucionalidad de los municipios para registrar, cobrar impuestos y regular al sector.

Gráfico 4
Salarios en el transporte respecto a los salarios promedio (departamento de Santa Cruz)
1995=100



Fuente: elaboración propia con base en cuadro del mismo nombre en www.ine.gob.bo

CAPÍTULO III
Transporte interprovincial en Santa Cruz

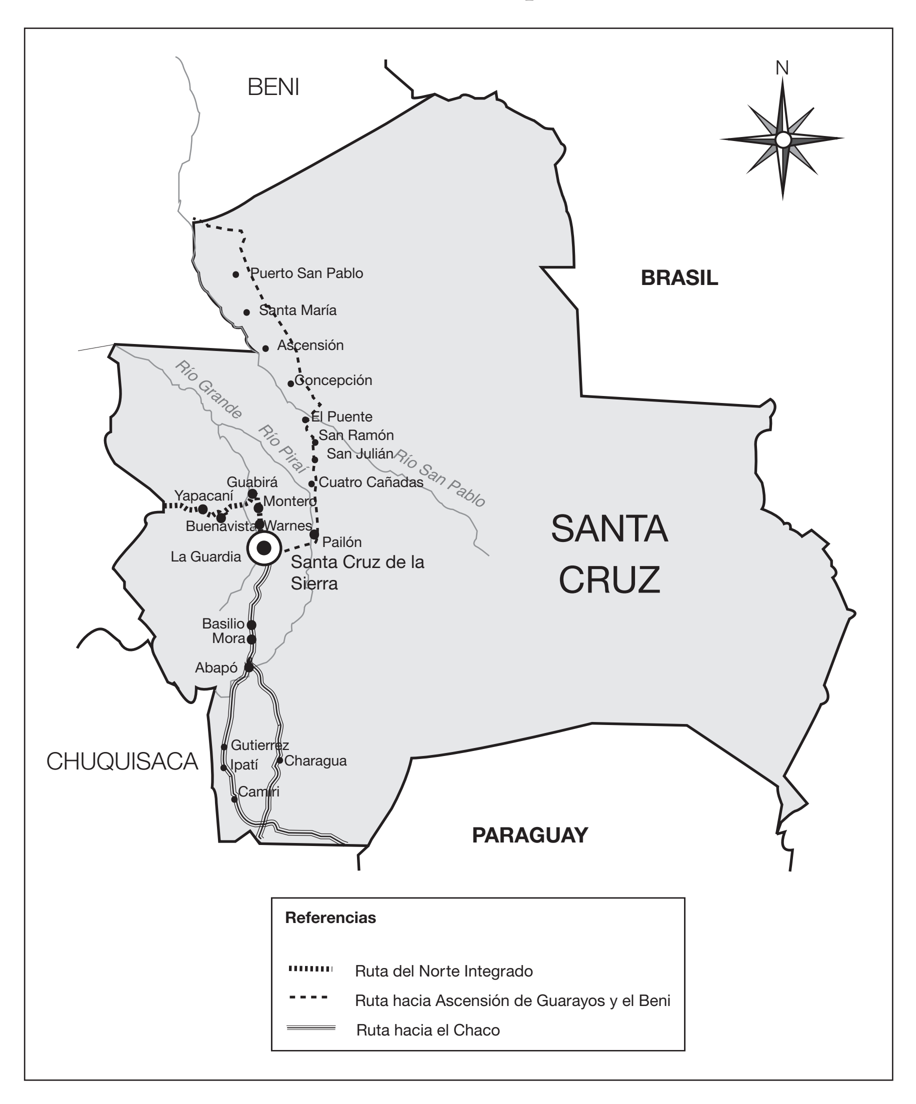
1. Rutas principales del transporte interprovincial

El departamento de Santa Cruz está conectado a través de carreteras que surgen en un trazado radial a partir de Santa Cruz de la Sierra, la capital. Las llamadas rutas troncales nacen en la zona metropolitana y proyectan una vinculación de la misma con las zonas productoras que abastecen a la ciudad o enlazan con las carreteras principales hacia las fronteras con Brasil y Argentina. Estas rutas que transitan por el departamento forman parte de la red vial fundamental definida por la Administración Boliviana de Carreteras (ABC)[33].

- **Ruta Noroeste** o **Norte integrado**. Anteriormente se llamaba "carretera al norte", pero a partir de 1991, año en que fue totalmente habilitada, pasó a denominarse carretera nueva a Cochabamba. Sale de Santa Cruz de la Sierra en dirección norte, pasando por Warnes, hasta Montero. De ahí se dirige hacia el oeste, pasando por las localidades de Portachuelo, Buenavista, San Carlos y Yapacaní. Bulo Bulo es la última localidad del departamento en esta ruta. La misma se caracteriza por un tráfico continuo hacia y desde las ciudades intermedias de Warnes y Montero (a solo 30 km y 51 km de la capital, respectivamente), que por su cercanía a la ciudad presentan una movilidad humana permanente. La carretera atraviesa las provincias de Andrés Ibáñez, Obispo Santisteban, Sara e Ichilo. La ciudad de Yapacaní es el punto de interconexión con poblaciones agrícolas de las antiguas zonas de colonización, pobladas por

33 http://www.abc.gob.bo

Mapa 1
Red vial básica del departamento de Santa Cruz, con las rutas seleccionadas para este estudio



Fuente: elaboración propia.

descendientes de inmigrantes andinos. Esta vía, totalmente pavimentada, es la ruta troncal del tránsito interdepartamental hacia y desde Cochabamba a través del Chapare.

- **Ruta Este-norte, hacia Ascensión de Guarayos y el Beni.** La ruta se dirige inicialmente hacia el este, pasando por Cotoca y Pailón, desde donde se dirige hacia el norte, atravesando Los Troncos, San Julián (zona de colonización productora de soya), y la tradicional localidad cruceña de San Ramón. Ahí se presenta la alternativa de seguir en dirección este, hacia San Javier, en caso de que se quiera llegar hasta el corazón de la Chiquitanía, San Ignacio de Velasco[34]. Para seguir por esta ruta hacia el Beni, se debe continuar hacia el noreste por El Puente, hasta llegar a Ascensión de Guarayos, capital de la provincia Guarayos. Esta es la vía que conecta a Santa Cruz de la Sierra con Trinidad, la capital del departamento del Beni. Aunque ahora ha disminuido, la explotación de madera mantenía un flujo continuo automotor en esta ruta, que atraviesa las provincias de Chiquitos, Ñuflo de Chávez y Guarayos.
- **Ruta Sur, hacia el Chaco.** La carretera parte de la capital departamental, iniciando su recorrido sobre la doble vía Santa Cruz de la Sierra-La Guardia, aunque cinco kilómetros antes de llegar a esa localidad se toma un desvío hacia el sur, pasando por Mora y Cabezas, hasta llegar a Abapó. Esta última localidad es un nodo vial porque allí confluye el tráfico de ida y vuelta a Camiri, como ruta troncal principal, con el camino hacia Charagua. Si de Abapó se sigue por Ipitá y el cruce Ipatí, se llega a Camiri. Si de Abapó se toma rumbo sureste se llega hasta El Espino, por carretera asfaltada, y resta un tramo muy difícil y sin asfalto atravesando quebradas y riachuelos hasta Charagua. La vía troncal internacional asfaltada y con señalización es la que pasa por Camiri, y se dirige hacia el sur hasta la localidad tarijeña de Yacuiba, en la frontera con la República Argentina. Además de su importancia comercial por la venta de productos agrícolas de las diversas poblaciones del Chaco, es vital su carácter de carretera internacional para el comercio con la Argentina.

34 De San Ignacio se puede seguir hacia San Matías, en la frontera con Brasil, pero la carretera no es asfaltada, por lo que se la considera como ruta secundaria.



Transporte en Montero (ruta Norte integrado).



Parada de mototaxis en Pailón (ruta hacia Ascensión de Guarayos).

– **Ruta Suroeste, Valles Cruceños.** Es la llamada carretera antigua a Cochabamba, porque antes de la habilitación de la nueva carretera que atraviesa el Chapare, las comunicaciones con Cochabamba se realizaban por este trayecto. La doble vía

a La Guardia es el inicio de esta ruta, que en su primer tramo es de alto tráfico, pues vincula a Santa Cruz de la Sierra con las ciudades cercanas de La Guardia y El Torno. Se continúa el recorrido en dirección suroeste, pasando por La Angostura, para llegar a Samaipata, que es un destino turístico a 250 km de la capital departamental, y luego pasa por Mairana y Mataral (desde donde se puede desviar hacia el Sur, para ir a Vallegrande y otras localidades de menor importancia). La antigua carretera hacia Cochabamba asume de Mataral en adelante un rumbo general noroeste, y pasa por pueblos como Comarapa. Esta ruta perdió jerarquía porque ha dejado de ser la principal vía de comunicación con Cochabamba. Sin embargo, su importancia actual reside en su producción de papas, hortalizas, frutas, además de la producción avícola (huevos, pollos), la cría de cerdos y otros tipos de producción agropecuaria que se ve favorecida por su clima templado. En el departamento de Santa Cruz, esta ruta atraviesa las provincias de Florida, Vallegrande y Manuel María Caballero.

– **Ruta Este, Chiquitanía hasta Puerto Suárez**. Inicia su recorrido con el tramo Santa Cruz-Cotoca, y luego sigue con rumbo este hasta Pailas y Pailón. Desde Pailón hasta San José de Chiquitos, pasando por Pozo del Tigre y Quimome, la carretera no está asfaltada y presenta trechos dificultosos. Se reinicia el asfalto en San José, siguiendo por Taperas, Roboré y El Carmen hasta llegar a Puerto Suárez, ciudad fronteriza con Brasil.

Tal como sostienen las teorías del análisis territorial, la apertura de una carretera trae desarrollo y favorece las actividades productivas y de servicios. Las rutas compiten unas con otras en el tiempo: una vía que era importante en un periodo, puede ser reemplazada por otra que sea más corta o que por tener asfalto y mayor facilidad de circulación implique un mayor tránsito, e incremente sus niveles de intercambio. Podemos mencionar al menos dos casos en el departamento de Santa Cruz. Uno es la nueva carretera al norte (es decir la nueva carretera Santa Cruz-Cochabamba), que desplazó al antiguo camino que recorría los valles cruceños desde la época colonial. El otro es la ruta a Camiri, que empalma con la carretera internacional hacia la Argentina, que ha superado a la variante de Charagua en la cantidad y la calidad de los desplazamientos.

En la presente investigación se han seleccionado tres de las cinco rutas troncales del departamento para analizar las redes económicas y sociales del transporte: la *ruta Norte integrado*, la *ruta hacia Ascensión de Guarayos* y la *ruta hacia el Chaco*. Uno de los criterios de selección de las rutas fue elegir las localidades —cada una con sus características particulares— que han experimentado cambios recientes en la configuración de sus actores, dotación de tierras a pequeños y medianos productores, crecimiento de precios de producción exportadora y las interacciones entre poblaciones culturalmente diferentes. Estas *transformaciones* son el contexto explicativo de las *reconfiguraciones* que ha sufrido el transporte interprovincial, en tanto sector de la economía popular representativo de los procesos recientes, como las autonomías indígenas en Charagua o la presencia de la empresa EMAPA[35], que promueve el desarrollo agropecuario en las localidades de San Julián y Yapacaní. El análisis de estos procesos económicos, políticos y culturales permitirá entender, a partir del ejemplo del transporte y los transportistas, las actuales interrelaciones socioeconómicas entre el transporte y otros sectores económicos.

2. Organizaciones y marco legal del transporte interprovincial

2.1 Organización del sistema de transporte

El transporte de pasajeros interprovincial e intermunicipal se organiza en cooperativas, asociaciones, sindicatos y transporte libre. La Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre está afiliada a la Confederación Nacional de Choferes de Bolivia, mientras que las cooperativas están afiliadas a la Federación Departamental de Cooperativas de Transporte (Fedectrans), que forma parte de la Confederación Nacional de Cooperativas de Bolivia (Concobol[36]). La mayoría de las asociaciones y sindicatos están afiliados a la Federación

35 EMAPA: Empresa de Apoyo a la Producción de Alimentos. Es una empresa estratégica creada en agosto de 2007 por el Gobierno de Evo Morales para proveer de semilla e insumos a los agricultores y acopiar la producción.

36 Las cooperativas están bajo la autoridad de la Dirección General de Cooperativas, dependiente del Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social, órgano del Estado Plurinacional con atribuciones técnicas, legales y administrativas que promueve, ejecuta y supervisa las políticas del sector cooperativo.

Departamental de Transporte 16 de Noviembre, y últimamente han surgido asociaciones de transporte libre. (Para mayor detalle sobre la estructura del transporte interprovincial véase el anexo 1).

La Federación Departamental de Cooperativas de Transporte Santa Cruz (Fedectrans) aglutina a 120 cooperativas que trabajan en diferentes modalidades de servicio: mototaxis urbanos en Santa Cruz y en provincias, trufis, micros, vagonetas de servicio urbano e interprovincial, buses de servicio urbano, interprovincial e interdepartamental de pasajeros y camiones *ripieros* que transportan materiales de construcción. La organización se creó en 1985, y estaba conformada por cinco cooperativas de la periferia de la ciudad de Santa Cruz. En 2012, después de 29 años de funcionamiento, inauguró una sede social propia, con una inversión de 65.000 dólares estadounidenses provenientes de los aportes de sus afiliados (*El Deber*, 27/09/12). Fedectrans aglutina actualmente a 150 líneas de micros y 2.000 trufis en el área metropolitana de Santa Cruz, además de los transportistas de áridos (ripio y arena para construcciones). Está gobernada por consejos de administración y vigilancia (seis consejeros titulares y tres suplentes para administración, y tres consejeros titulares y dos suplentes para vigilancia), y todos ellos son elegidos mediante procesos electorales organizados por un comité electoral.

> Los afiliados cooperativistas tienen un seguro interno; estamos regidos por la Ley de Cooperativas. Pedimos seguro SOAT a los afiliados, y ellos aportan para el fondo de previsión social. Se trabaja en base a la ley; tenemos personería jurídica y, por ejemplo, los ripieros dan facturas. Las cooperativas socias deben tener personería jurídica, ficha de registro en la Dirección General de Cooperativas y tener estatutos notariados aprobados por su directorio (Oscar Barahona, Gerente de Fedectrans).

Fedectrans cobró notoriedad pública en 2011, cuando miembros de la asociación destruyeron la tranca de la carretera Santa Cruz-La Guardia, a causa del aumento de los peajes, que perjudicaba los intereses de los camioneros que transportan ripio de La Guardia a Santa Cruz (*El Día*, 6/12/11). La información también recoge el testimonio de los transeúntes perjudicados por las acciones sindicales, y la falta de acción de las autoridades para frenar las protestas.

Como la Federación aglutina diversos tipos de transporte (con un total de 5.000 afiliados en 16 cooperativas asociadas), también asume varios frentes de conflicto. En 2012, los problemas se dieron con el gobierno municipal de Santa Cruz, que en junio de ese año prohibió la circulación de minibuses en el radio urbano (*El Deber*, 12/06/12). 750 de los afectados estaban afiliados a Fedectrans. En 2009 hubo enfrentamientos cuando se intentaba subir el precio del pasaje a 2 Bs. Existe al respecto una sentencia del Tribunal Constitucional, según la cual la Federación Departamental y Fedectrans actúan de manera conjunta para defender a sus afiliados.

La Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre tiene su sede en la Av. Irala, cerca de la antigua terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz. Sus dirigentes más conocidos son Roger González, secretario ejecutivo de la Federación de Transportistas —también asambleísta departamental por el Movimiento al Socialismo (MAS)— y Mario Guerrero, secretario ejecutivo del Sindicato de Transportistas 24 de Septiembre de Santa Cruz.

El sector transporte del departamento genera 12 millones de bolivianos diariamente (1.739.130 dólares estadounidenses diarios, y 634.782.609 dólares EE UU anuales):

> El concejal y transportista José Quiroz informó que según la sumatoria de la renta diaria de todas las unidades de micros y trufis a nivel local, además de los interprovinciales, interdepartamentales y el transporte pesado, las pérdidas registradas el martes 13 [de noviembre de 2012], día del paro de transporte en la ciudad, sobrepasan los 12 millones de bolivianos (*La Estrella del Oriente*, 17/11/12)[37].

37 "Quiroz informó que solo de los [7.000] micros se registró una pérdida de 2.100.000 bolivianos, ya que cada unidad debe entregar una renta diaria de 300. Por otro lado, la encargada de venta de pasajes de Trans Copacabana en Santa Cruz, Mariela Pérez, señaló que para ese día se tenía prevista la salida de entre 7 y 10 buses (entre 29 y 60 pasajeros cada uno) a diferentes partes del país, lo cual significa una pérdida aproximada de 3.600 bolivianos por bus. Por su parte, Erlan Melgar, presidente de la Cámara de Transporte del Oriente, señaló que si bien este paro trajo para sus afiliados grandes pérdidas económicas, la finalidad de esta medida de presión era proteger a largo plazo los bienes de todos los compañeros transportistas y por ende de la población" (*La Estrella del Oriente*, 17/11/12).

Posiblemente el cálculo del concejal se refiera a los ingresos brutos, pero la cifra es elevada y evidencia la importancia del sector. La Federación Departamental 16 de Noviembre de Santa Cruz está afiliada a la Confederación Nacional de Choferes de Bolivia, fundada en Oruro el 3 de mayo de 1936. Su dirigente nacional es Franklin Durán, reelegido en el XXV Congreso, en abril de 2012. La organización mantiene su poder a pesar de conflictos internos, como el que lo enfrentó en 2013 con una federación departamental paralela en La Paz, una forma autoritaria de ejercicio del poder gremial, y desacuerdos entre los dirigentes departamentales y la Confederación.

Por otro lado, la Cámara Boliviana del Transporte tiene más de 35.000 afiliados en 4.000 empresas. Sus miembros, que corresponden al transporte pesado de carga, transportaron en 2012 el 87% de las importaciones que entran a Bolivia, y fue uno de los sectores que resistieron al proyecto de la "Ley de extinción del dominio de bienes en favor del Estado". Herlan Melgar es el vicepresidente de la Cámara Boliviana del Transporte, y a la vez, presidente de la Cámara de Transporte del Oriente, Santa Cruz.

Las noticias sobre transporte urbano, interprovincial e interdepartamental son frecuentes en Bolivia, y se refieren generalmente a bloqueos en provincias, paros en las zonas urbanas y conflictos internos. En el caso del transporte interdepartamental, las medidas para fijar tarifas diferenciadas para niños, discapacitados y tercera edad, "causan molestia" entre los asociados[38]. Los esfuerzos de las autoridades por ejercer una regulación son generalmente resistidos por los transportistas, que no acatan las disposiciones oficiales o las rechazan con medidas de presión.

38 El secretario ejecutivo del autotransporte de Cochabamba, Lucio Gómez, justificó el pedido de levantar la subvención a los carburantes, señalando que los sectores del transporte interdepartamental de pasajeros e internacional de carga están muy molestos por una serie de imposiciones que están sufriendo como los descuentos del 50 por ciento en los pasajes a menores de 12 años y personas con discapacidad y el reconocimiento de sólo el 70 por ciento del valor de la factura por la compra de combustibles, respectivamente. (*Los Tiempos*, 13/01/13).

2.2 Competencias departamentales en materia de transporte

La Constitución Política del Estado vigente desde 2009 establece como competencia exclusiva del gobierno departamental, el transporte interprovincial[39] y las competencias que se refieren a la elaboración de planes de ordenamiento territorial, diseño, construcción y administración de carreteras de la red departamental, así como el transporte interprovincial por todos los medios de transporte. La Gobernación debe asumir las facultades legislativa, reglamentaria y ejecutiva en esta materia.

La Ley Marco de Autonomías amplía estas competencias, no sólo para el transporte interprovincial, sino también para el intermunicipal, otorgando a los gobiernos departamentales las competencias de aprobar políticas departamentales de transporte e infraestructura vial, interprovincial e intermunicipal (Ley N° 31 Marco de Autonomías y Descentralización, artículo 96, parágrafo III, inciso 1).

La Ley General del Transporte N° 165 establece que las diferentes modalidades de transporte están regidas por la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, aclarando en el inciso b):

> la autoridad competente del nivel departamental, es el representante del Órgano Ejecutivo del nivel departamental destinado a emitir política, planificar, regular, fiscalizar y administrar la ejecución, gestión, operación y centros del Sistema de Transporte, además de aprobar planes y proyectos relativos al transporte.

Las competencias de los gobiernos municipales en materia de transporte son válidas solamente para el radio urbano; en cuanto el vehículo sale a otro municipio o a otra provincia, ya es competencia de la gobernación departamental.

Estas competencias se asumen en coordinación con el Viceministerio de Transporte (dependiente del Ministerio de Transporte y

39 "Artículo 300: Son competencias exclusivas de los gobiernos departamentales autónomos, en su jurisdicción. (...) 9. Transporte interprovincial terrestre, fluvial, ferrocarriles y otros medios de transporte en el departamento." Constitución Política del Estado.

Obras Públicas), con el Organismo Operativo de Tránsito, a través del Comando Departamental, y con los interventores de la terminal bimodal. Funcionarios de la gobernación cruceña entrevistados por nosotros señalan: "Tenemos una relación bastante fluida con la Autoridad de Transportes y Telecomunicaciones (ATT)", lo cual significa que los pasados conflictos políticos entre la gobernación cruceña y el Gobierno central no influyen actualmente en las relaciones con las entidades nacionales. Es más, afirman haber participado en reuniones de coordinación con instancias nacionales y con otras gobernaciones.

Bajo el sustento legal mencionado, el Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz empezó a asumir estas competencias. Un equipo de la gobernación explica que, en la gestión 2012, los gremios del transporte realizaron diligencias para ampliar la vigencia de las autorizaciones que ya existían. De manera transitoria, hasta que se apruebe la Ley Departamental del Transporte, la gobernación cruceña emitió el Decreto Departamental N° 181, de 26 de noviembre de 2012, reglamentando y autorizando la vigencia de tarjetas de autorización anteriores, pero no han emitido ninguna autorización nueva:

> Los operadores que ya tenían tarjetas o autorizaciones emitidas por el Ministerio de Transporte Actualmente con el DD 181, que es la norma transitoria. Solo se está ampliando la vigencia de las tarjetas de transporte, se está sacando una resolución que reglamenta al sector (Entrevista grupal Gobernación).

Los requisitos establecidos por la Gobernación para las autorizaciones de transporte varían según si se trata de una persona jurídica, una empresa unipersonal, una asociación o una cooperativa, pero en general, son los siguientes:

a) Presentar una solicitud escrita, firmada por el representante legal, dirigida a la Dirección de Tráfico e Infraestructura del Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz.

b) Presentar la personería jurídica.

c) Presentar el listado de vehículos, asociados, socios.

d) Presentar pólizas de seguros de los vehículos.

e) Presentar fotocopias de sus autorizaciones de funcionamiento, las cuales deberán ser cotejadas con la documentación registrada en la Gobernación.

2.3 Manejo de conflictos entre el gobierno departamental y las asociaciones de transportistas

En las entrevistas efectuadas en provincias se constató que los dirigentes de sindicatos y cooperativas delegan a la Federación Departamental la realización de trámites ante la Gobernación. Así, los representantes locales no necesitan viajar a la capital departamental para hacer el seguimiento de su trámite; esta es una de las ventajas de la afiliación.

El equipo de la Gobernación Departamental de Santa Cruz explica que trabajan en relación estrecha con las asociaciones, especialmente con la Federación Departamental de Transportistas 16 de Noviembre, para consensuar los aspectos potencialmente conflictivos y evitarlos. Así, el Decreto Departamental N° 181 concede a los operadores de transporte terrestre la ampliación de la vigencia de las autorizaciones y se prohíbe la prestación del servicio de transporte a las personas naturales y jurídicas que no cuenten con la ampliación de la vigencia de las autorizaciones aprobadas por la Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial:

> Posterior a la Ley del Transporte que dicta el Gobierno central, hemos iniciado trabajos de una ley departamental. Primero, fue realizada mediante una consultoría, a través de la Dirección de Desarrollo Normativo, y posteriormente la ley departamental. Esta ley no sólo implica el transporte terrestre, sino aéreo, ferroviario, fluvial y lacustre. [...] pero el terrestre es el más conflictivo (Entrevista grupal Gobernación).

Es interesante la relación de la Gobernación con los gremios de transporte reconocidos, pues la legislación protege el usufructo de las rutas a las asociaciones que ya están establecidas. El decreto limita la operación a las asociaciones que ya tenían vigencia, y se está elaborando una ley departamental de transporte que establecerá sanciones para los infractores "que van desde la suspensión temporal, hasta la definitiva, hasta la revocatoria de la autorización. Si alguien no tiene

autorización, no puede operar" (*Ibíd.*). En caso de incumplimiento, la intervención de la autoridad de la Gobernación sería contundente:

> Se iniciaría un proceso sancionatorio a través de la Gobernación para hacer cumplir la legislación departamental. (...) La gobernación haría inspecciones constantes. Se coordinaría con los interventores de tránsito, que están en la terminal bimodal, por ejemplo. Se contaría con apoyo de la Unidad Operativa de Tránsito. Incluso se puede recurrir a la fuerza pública (*Ibíd.*).

Estos mismos entrevistados agregan que existen dos tipos de conflictos: los conflictos entre operadores generan los problemas más grandes, "lo que ellos llaman un avasallamiento de ruta". Pero "la Ley no reconoce esta figura. Más bien promueve la libre competencia". En estos casos interviene el equipo de la Gobernación: "entramos en conflicto y tratamos de ver casos específicos". Estos problemas se dan con frecuencia con bloqueos y enfrentamientos entre miembros de asociaciones. Otro tipo de conflictos se da entre operadores y usuarios, generalmente por el alza de las tarifas: "Con la nueva ley, ya se establecería un máximo y un mínimo de tarifas. Sería con controles, y más que nada con el control social, las denuncias que harían los usuarios".

En síntesis, los funcionarios de la Gobernación encuentran conflictos por el usufructo de las rutas en las provincias. Especifican que hay operadores nuevos que no cumplen los requisitos ni las normas de seguridad, y que se enfrentan con los legalmente establecidos. Aclaran que el gobierno departamental, como autoridad del Estado tiene la potestad legal para administrar las rutas del transporte interprovincial. Otro problema es la fluctuación en el precio de los pasajes. La Gobernación está trabajando en un informe técnico por tramos para regularizar las tarifas. En efecto, la Dirección de Transporte y Tráfico de la Gobernación asume la competencia departamental, pero defendiendo los intereses de las asociaciones ya establecidas, que ejercen su presión sobre las autoridades departamentales.

2.4 El poder organizativo de los gremios del transporte

Para analizar el poder político de los gremios del transporte y su actividad como actores políticos organizados colectivamente, tomamos el caso de los conflictos que se presentaron en el año 2012 y duraron hasta enero de 2013, si bien es preciso considerarlos como muestra de la capacidad de organización gremial y presión política respecto al logro de sus objetivos. Mientras continúen las condiciones del actual proceso político, la incidencia de los intereses sectoriales continuará, y su capacidad de actuación política se volcará en la defensa de esos intereses específicos.

Se trata concretamente de la resistencia del sector frente a la promulgación del anteproyecto de la ley de recuperación de bienes ilícitamente obtenidos, que está destinada a combatir tres delitos: el narcotráfico, el contrabando y la legitimación de ganancias ilícitas[40]. El anteproyecto de referencia figura en la página web del Ministerio de Justicia desde marzo de 2007, y fue aprobado como proyecto de Ley por la Comisión de Constitución, Legislación y Sistema Electoral, con modificaciones registradas el 28 de septiembre de 2012[41], esta vez con el nombre de Proyecto de Ley de Extinción del Dominio de Bienes en favor del Estado. Su difusión a través de la prensa en octubre de 2012 dio lugar inmediatamente a la resistencia de las asociaciones de comerciantes y transportistas, principalmente.

Ante el surgimiento de los conflictos, el presidente Morales envió el 5 de noviembre de 2012 el proyecto de ley al Tribunal Constitucional, en un intento de postergar el tema, pero como efecto directo de las movilizaciones nacionales de los sectores de comercio y transporte.

---

40 No entramos en un análisis jurídico ni político respecto al contenido o deficiencias del anteproyecto de la ley conocida como Ley de extinción del dominio de bienes a favor del Estado, sino más bien sobre la percepción que de ella tuvieron los transportistas, cómo se asociaron con los gremios de comerciantes en Santa Cruz para ofrecer resistencia a su aprobación. (Para mayores detalles, véase: Estado Plurinacional de Bolivia. Ministerio de Justicia. Anteproyecto de Ley de Recuperación de Bienes Ilícitamente Obtenidos. http://www.planificacion.gob.bo/files/normativamt/24.pdf)

41 La versión PDF se encuentra en la página de la Cámara de Diputados: http://www.diputados.bo/images/docs/anteproyectos/extincion.pdf

Pese a que el proyecto ya se encontraba en proceso de revisión por el Tribunal Constitucional, la federación departamental convocó a un ampliado departamental que tuvo lugar el 6 de noviembre. Un miembro de nuestro equipo, el investigador Julio Gutiérrez, que se incorporó al ampliado como observador participante, pudo constatar la capacidad organizativa y la fuerza de cada filial provincial para planificar y organizar las acciones de hecho: bloqueos de caminos en las rutas interprovinciales en la fecha más conveniente para la realización de las protestas y las consignas de proclamación de unidad en el sector. Es interesante resaltar que la totalidad de los acuerdos del ampliado asumidos por los trabajadores del transporte de la ciudad y las provincias fueron acatados. Se decretó un paro movilizado de 24 horas en rechazo del proyecto de ley. Mario Guerrero, dirigente del transporte público de Santa Cruz, anunció que a esta movilización se sumaría el sector gremial, que cerraría todos los mercados de la capital cruceña. Jesús Cahuana, el dirigente histórico de los gremialistas de Santa Cruz, declaró lo siguiente:

> A la medida de los choferes se va a plegar el 100% de los comerciantes en Santa Cruz y Cochabamba. No podemos permitir la vigencia de una ley que el Presidente dijo que la envió a revisión al Tribunal Constitucional, mientras que la titular de la Cámara de Senadores firma convenios con supuestos dirigentes de sectores que están a favor de la norma. Queremos que el Gobierno diga que la ley no va más (*El Deber*, 7/11/12).

Así, el 13 de noviembre de 2012 se vivió un paro total de líneas de micros en la ciudad de Santa Cruz, mientras que todas las asociaciones de transportistas interprovinciales bloquearon las carreteras e interrumpieron sus servicios. El día anterior, las pizarras de las asociaciones de transporte interprovincial anunciaban la obligación de acatar el bloqueo bajo pena de multas.

El paro de la federación departamental y los gremiales de Santa Cruz se dio a pesar de que la Confederación de Choferes de Bolivia había decidido ingresar en un cuarto intermedio hasta conocer la decisión del Tribunal Constitucional.



Movilización de transportistas y otros sectores sociales de Santa Cruz pidiendo la anulación del proyecto de ley sobre bienes incautados (*El Deber*, 14/11/12).

Aunque existe unidad en el sector, la coordinación en el nivel nacional no es absoluta, porque ocho de las nueve federaciones de transporte, excepto Santa Cruz, habían realizado un paro el 24 de octubre de 2012. Posteriormente, mientras la confederación nacional declaraba cuarto intermedio en espera de la sentencia del Tribunal Constitucional, las federaciones de Santa Cruz y Cochabamba realizaron un paro. Esto demuestra que en la federación departamental existe una autonomía de decisión respecto a cuándo y cómo tomar las medidas, en función de las necesidades de cada lugar. En ese sentido, el paro de Santa Cruz fue exitoso en el departamento, porque se tomó el tiempo de socializar la información hacia las provincias, como verificamos al realizar las entrevistas en la ruta hacia el Chaco. Sin embargo, el 16 de noviembre de 2012, muy cerca del censo nacional de población y vivienda previsto para el 21 del mismo mes, Roger González, ejecutivo de la federación departamental, anunciaba que no participarían en otra jornada de paro y que se reuniría con el ministro de Gobierno Carlos Romero. Así, se muestra que en el sector se presentan distintos intereses y que sus dirigentes son vulnerables al accionar de autoridades municipales o ministeriales, según sea el

caso[42]. El 28 de noviembre de 2012 presentaron ante el Tribunal Constitucional un amparo constitucional contra el proyecto. La lucha se trasladó al ámbito legal, cuyo tratamiento se postergó. Finalmente, el 25 de abril de 2013, el Tribunal Constitucional declaró la inconstitucionalidad de siete artículos del proyecto. Los transportistas tuvieron la capacidad de incidencia política para ganar el conflicto, pero esta noticia pasó casi inadvertida, cuando ya no existían movilizaciones de los sectores.

A inicios de 2013 surgió otro conflicto. Ante el elevado costo de la subvención a los hidrocarburos, el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas propuso a la Asamblea Legislativa Plurinacional una medida para que los usuarios sólo puedan descontar el 70% del crédito fiscal de las facturas de compra de carburantes, con lo cual el Estado podría recuperar un 5,6% del monto anual previsto para la subvención de la gasolina y el diésel. El ministro de Economía y Finanzas Públicas, Luis Arce Catacora, acusó a los transportistas de beneficiarse por partida doble de esta situación: con la subvención a los hidrocarburos y por el crédito fiscal.

La reacción del sector se presentó inmediatamente, alegando las pérdidas que tendrían de entrar en vigencia la medida propuesta por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. Respecto a los conflictos sobre las demandas de incremento de tarifas que se presentan todos los años ante los municipios, se evidenciaron contradicciones entre los dirigentes departamental y nacional del sector. Efectivamente, el dirigente nacional Franklin Durán retó al Gobierno central a levantar la subvención de la gasolina para que los transportistas puedan incrementar los pasajes a precios reales.

> "De una vez, que el Gobierno lance la subida del [precio del] combustible y que lo nivele donde debe estar (costo real del carburante) y discutamos a partir de eso unas tarifas pero técnicas, no unas tarifas políticas, ni demagógicas, sino técnicas", declaró en conferencia de prensa el ejecutivo del sector Franklin Durán[43].

---

42 http://www.eldia.com.bo/index.php?c=&articulo=Division-de-transportistas-evita-llegar-a-un-acuerdo&cat=150&pla=3&id_articulo=103877

43 http://eju.tv/2013/01/choferes-de-bolivia-retan-a-eliminar-subvencin-de-carburantes-y-anuncian-paro/

Por su parte, el dirigente del transporte urbano y miembro del directorio de la federación departamental, Mario Guerrero, proponía encontrar una medida adecuada para evitar que el precio de la canasta familiar se incremente a causa del aumento de los pasajes:

> Nos ha sorprendido la declaración de nuestro dirigente a nivel nacional. Nosotros no estamos de acuerdo con atentar contra la economía de todos los trabajadores bolivianos; si se levanta la subvención todo va a subir: el pan, la carne y todos los productos (*El Día*, 16/01/13).

Los gremios del transporte departamental en Santa Cruz tienen incidencia política directa en relación con las redes nacionales. Con la Confederación a la cabeza, mantienen vínculos con las otras federaciones departamentales y además con los sectores gremiales. Los dirigentes utilizan este capital social de acuerdo con los intereses específicos de cada coyuntura. Por ejemplo, en el caso del rechazo a la Ley de Extinción del Dominio de Bienes en Favor del Estado, se aliaron con las asociaciones de comerciantes, pero es improbable que lo hagan cuando se trate de luchas por el incremento de las tarifas. Mantienen buenas relaciones con los gobiernos municipales y con la gobernación cruceña para poder conservar su control territorial, limitando o impidiendo el acceso a nuevos actores. Todas estas prerrogativas se ejercen a través de una combinación de instancias de diálogo y establecimiento de normas, por un lado, y medidas de hecho y de presión, por el otro.

Pese a que no son parte de la élite política y económica tradicional de Santa Cruz, su presencia en los medios de comunicación es constante porque forman parte de las redes sociales y económicas de la economía popular. Además, los diversos sectores del autotransporte representan distintos intereses. Por ejemplo, los propietarios de micros del radio urbano buscan el incremento del precio de los pasajes y se vinculan con el gobierno municipal de Santa Cruz; ellos apoyaron —con muchas reservas— el paro contra la "ley de extinción", mientras que los del transporte pesado afiliados a la Cámara de Transporte pueden verse directamente afectados, pero necesitan alianzas para poder ejercer presión. Los dirigentes departamentales no coinciden necesariamente en medidas y declaraciones con los dirigentes de la Confederación Nacional; mantienen una autonomía de tiempos en

la toma de decisiones y organización, y también pueden discrepar en cuanto a cuestiones de fondo. Sin embargo, el sector puede lograr una cohesión organizativa y capacidades de negociación que le garantizan impacto e incidencia política cuando asumen medidas de presión. Esta capacidad se mantiene a pesar de los constantes conflictos internos por intereses locales o personales entre dirigentes. Su capacidad organizativa y de incidencia sobre el conjunto de actividades de la población, así como sus vínculos políticos, los presentan como actores políticos con capacidad de incidencia política sobre distintos niveles de gobierno a los cuales presionan, y al mismo tiempo son objeto de presiones, lo que desemboca en medidas de acuerdo con sus intereses específicos. Los cuadros 5 a 9 muestran la composición de las organizaciones del transporte en las cinco rutas principales del departamento:

Cuadro 5
Organizaciones de transporte, ruta Norte integrado

	Número de entidades afiliadas	Porcentaje
Asociaciones	6	25%
Sindicatos	12	50%
Cooperativas	6	25%
Total	**24**	**100%**

Fuente: elaboración propia con información de observación directa registrada.

Cuadro 6
Organizaciones de transporte, ruta hacia Ascensión de Guarayos

	Número de entidades afiliadas	Porcentaje
Empresas	2	9,09%
Asociaciones	11	50,00%
Sindicatos	8	36,36%
Cooperativas	1	4,54%
Total	**22**	**100%**

Fuente: elaboración propia con información de observación directa registrada.

Cuadro 7
Organizaciones de transporte, ruta hacia el Chaco

	Número de entidades afiliadas	Porcentaje
Empresas	15	55,55%
Asociaciones	4	14,21%
Sindicatos	6	22,22%
Cooperativas	2	7,41%
Total	**27**	**100%**

Fuente: elaboración propia con información de observación directa registrada.

Cuadro 8
Organizaciones de transporte, ruta hacia los Valles Cruceños

	Número de entidades afiliadas	Porcentaje
Empresas	3	15%
Asociaciones	9	45%
Sindicatos	8	40%
Cooperativas	0	0%
Total	**20**	**100%**

Fuente: elaboración propia con información de observación directa registrada.

Cuadro 9
Organizaciones de transporte, ruta hacia la Chiquitanía

	Número de entidades afiliadas	Porcentaje
Empresas	1	4,54%
Asociaciones	10	45,45%
Sindicatos	8	36,36%
Cooperativas	3	13,63%
Total	**22**	**100%**

Fuente: elaboración propia con información de observación directa registrada.

3. Caracterización de las rutas estudiadas

El departamento de Santa Cruz presenta una gran diversidad, pues dentro de su jurisdicción están las regiones Norte integrado, el Chaco, Guarayos, la Chiquitanía y los Valles Cruceños, cada una con sus propias características sociales, culturales y productivas. Esta sección ofrece caracterizaciones de las tres rutas estudiadas y de las tres localidades seleccionadas en cada una de estas rutas, especificando sus características demográficas, sociales y culturales, su economía y algunas consideraciones respecto a los grupos de poder político.

3.1 La ruta Norte integrado

La región conocida como Norte integrado es fundamentalmente agropecuaria, que transitó de la hacienda tradicional productora de varios cultivos simultáneos a la producción ampliada en distintas zonas, donde se evidencia la coexistencia de pequeñas unidades campesinas (antes llamadas zonas de colonización promovida por el Estado), comunidades interculturales y modernas empresas agrícolas.

Desde el decenio de 1940 tuvo lugar el proceso de la llamada "marcha hacia el oriente", entendida como el desplazamiento de población del Altiplano y de los valles andino a los llanos del oriente. Dos grupos humanos llegaron a poblar la región, estableciendo lazos con la población local: los criollo-mestizos y los indígenas. La migración de campesinos quechuas y aymaras respondió a planes de colonización promovidos por el Gobierno del MNR. Esta migración, al principio dirigida, como parte del proyecto de integración nacional del MNR, y posteriormente espontánea —entre los decenios de 1960 y 1970—, ha aumentado, tanto por el crecimiento vegetativo como por la presencia de nuevos migrantes, configurando espacios multiculturales.

Otro aspecto que caracteriza a la región es que su desarrollo y consolidación se relacionan con la construcción de caminos de integración, que surge como demanda ya desde el *Memorándum* de la Sociedad de Estudios Históricos y Geográficos en 1904 (SEGHSCZ 2003), aunque el plan Bohan plantea posteriormente la necesidad de

Mapa 2
Ruta Norte integrado

Fuente: elaboración propia.

integrar a los diversos sectores de la economía nacional, de sustituir las importaciones y de promover el autoabastecimiento agropecuario en azúcar, arroz, algodón, madera y ganadería, aspectos que impulsarán la integración de las regiones del país. En este sentido, no se puede entender el desarrollo de la región Norte integrado sin considerar los procesos de dotación de infraestructura caminera y las políticas estatales de fomento a la agricultura industrial y el impulso de la "colonización" del oriente con inmigrantes del occidente boliviano. El cuadro 10 presenta las localidades situadas en esta ruta y que hemos seleccionado para la investigación.

Cuadro 10
Localidades seleccionadas en la ruta Norte integrado

Localidad (provincia)	Población (censo 2012, datos oficiales)
Buenavista (Ichilo)	12.879 habitantes
Yapacaní (Ichilo)	50.558 habitantes
Montero (Obispo Santistevan)	109.518 habitantes

Fuente: Decreto Supremo 1672 (31 de julio de 2013), www.ine.gob.bo

3.1.1 Las localidades seleccionadas en la ruta Norte integrado

Esta ruta, que vincula los departamentos de Santa Cruz y Cochabamba, presenta un alto tráfico vehicular y atraviesa zonas de producción agrícola muy dinámica. Se ha seleccionado para el estudio las localidades de Montero, como nodo de integración y distribución, es decir como ciudad intermedia importante; Yapacaní, como ciudad intermedia proveedora de comercio, servicios y transporte a las localidades agropecuarias que la rodean, y Buenavista, como una localidad tradicional, con menor crecimiento, y actualmente dedicada al turismo.

Montero

La ciudad de Montero está ubicada a 50 kilómetros de la ciudad de Santa Cruz, sobre la carretera troncal que vincula la capital cruceña con las ciudades de Cochabamba y La Paz, es decir, situada en el principal eje económico y productivo del país. Limita al norte con el municipio de Saavedra, al oeste con el municipio de Portachuelo

(provincia Sara), al sur con los municipios de Warnes (provincia Ignacio Warnes) y Portachuelo, y al este con el municipio de Warnes.

Montero es una ciudad intermedia que cumple la función de proveedora de servicios y de contacto entre los productores agropecuarios y sus fuentes de abastecimiento de bienes. El municipio cuenta con una superficie de 369,62 km^2, donde se encuentran distribuidos los ocho distritos (cinco urbanos y tres rurales, uno de los cuales es industrial) y las 55 juntas vecinales u Organizaciones Territoriales de Base (OTB) de la zona. El Plan de Desarrollo Municipal (PDM) 2005-2009 señala la importancia de aplicar una noción de territorialidad administrativa en la distritación de la ciudad, "para que pueda ser un medio que permita el desarrollo integral de las zonas que ya tienen cierto grado de autonomía de funcionamiento" (PDM Montero 2004: 5).

La población de Montero, que los datos oficiales del censo 2012 cifran en 109.518 habitantes, evidencia el acelerado crecimiento demográfico de esta localidad, causado por un dinámico movimiento migratorio, un importante crecimiento económico y una interesante distribución del uso del suelo. En efecto, la población alcanzaba los 28.686 habitantes en la década de 1970, y la mancha urbana ocupaba algunas cuadras alrededor de la plaza, mientras que la expansión tendía hacia el norte, el este y el sur, a causa de la atracción que ejercía la carretera. En los años ochenta, la mancha urbana rebasó el límite de la carretera y se extendió hacia el lado Oeste hasta la avenida Circunvalación. En los años noventa, la ciudad creció rápidamente en todas las direcciones, y alcanzó una población de 57.027 habitantes. Finalmente, en la década del 2000, el área urbanizada abarcaba unas 1.472 hectáreas (PDM Montero 2004).

Una de las principales actividades productivas es la industria, que se sitúa sobre el sistema carretero que vincula a Montero con la ciudad de Santa Cruz y con las localidades de Guabirá, Okinawa y Portachuelo (PDM Montero 2004). Conviene añadir las actividades económicas del comercio y los servicios (sobre todo restaurantes), que han crecido sin control: "El comercio informal [funciona] en una amplia zona que cada día se expande más y más, corriendo el riesgo de apropiarse de toda el área central y caracterizar a Montero como

una nueva tipología de ciudad mercado persa" (PDM Montero 2004: 17). Se trata de un crecimiento acelerado y además desordenado, que genera una distribución espacial y de uso de suelo compleja: "ha proliferado rápidamente una imagen de desorden creada por el avasallamiento del espacio público, tanto del comercio formal como del informal" (PDM Montero 2004: 18).

Montero es una ciudad nodo, un "centro articulador de la subregión del norte integrado y a la vez un punto importante de paso a nivel provincial, departamental, nacional e internacional" (PDM Montero 2004: 16), dando lugar a un crecimiento económico que se evidencia en la cada vez mayor circulación de personas, bienes y capitales. Así, el transporte se desarrolla como una actividad económica informal que brinda un medio de subsistencia a gran cantidad de choferes afiliados y no afiliados, y al igual que el comercio, ha crecido rápida y caóticamente: "Hoy en día, el tráfico y transporte de la ciudad de Montero muestra una imagen bastante caótica por la falta de la definición de un nuevo modelo sistemático de organización y una buena estrategia de implementación" (PDM Montero 2004: 18).

Buenavista

Buenavista es un pueblo tradicional fundado en 1694 como misión jesuítica. Se encuentra en la primera sección municipal de la provincia Ichilo y está situado en el extremo noroeste del departamento de Santa Cruz. Limita al oeste con el municipio de San Carlos, al sur con las provincias Andrés Ibáñez y Florida, y al norte y al este con la provincia Sara. En su territorio se encuentra gran parte del parque nacional Amboró (PDM Buenavista, CEDETI 1997). Según los datos oficiales del censo 2012, la población de Buenavista alcanzaba los 12.879 habitantes, aunque muchos de ellos viven en Santa Cruz y visitan Buenavista los fines de semana y los feriados, mientras que la mayoría de los habitantes se encuentran en la zona rural del municipio. Buenavista es un centro de enlace caminero con las localidades ubicadas sobre el camino a Huaytú, como San Juan de los Amarillos y otras pequeñas comunidades agrícolas.

En cuanto a las actividades económicas de Buenavista, los datos del PDM muestran la coexistencia de diversos subsistemas

de producción. El Observatorio del Desarrollo económico Local de Santa Cruz señala al respecto que Buenavista cuenta con una Unidad de Promoción Económica Municipal (UPEM) y una Agencia de Desarrollo Local implementada por el Centro para la Participación y el Desarrollo Humano Sostenible (CEPAD) en el año 2004 a fin de impulsar y gestionar apoyo económico a iniciativas y emprendimientos económicos locales (Molina 2010). Destaca la producción agropecuaria, las artesanías de tacuara y de jipijapa (palma tejida), la confección de especialidades de repostería típicas y el turismo, además del autotransporte, el comercio informal y la explotación de áridos. Dada su cercanía al parque Amboró y la presencia de inversiones hoteleras de distintas categorías, Buenavista atrae a visitantes de la capital y del extranjero, por lo que la hotelería y el alquiler de casas campestres se constituyen en una actividad económica importante, junto con los restaurantes establecidos alrededor de la plaza principal. También existe bastante movimiento económico en torno al mercado.

Aunque su templo jesuítico original fue derruido, forma parte del circuito turístico-cultural de la música barroca de las misiones, y cuenta con diversos centros culturales, como el Centro Cultural Candelaria y el Espacio de Arte y Cultura Flor de Sol, donde se venden artesanías y muebles. Varias agencias de turismo operan en la localidad para llevar a los turistas al parque Amboró. El municipio también alberga algunas industrias, entre las que se destacan El Cafetal (plantación de café), el Café Buenavista que elabora café molido y envasado, la Quesería Artesanal Suiza, la industria de Miel Buenavista, etc.

La estructura de las actividades productivas y reproductivas en Buenavista responde a las relaciones de género y generacionales. Por ejemplo, el 70% de los niños y niñas en edad escolar (de 8 a 19 años) ayudan a sus padres en actividades productivas agrícolas, ganaderas y avícolas, mientras que los más pequeños (de 6 y 7 años) ayudan a sus madres en las labores domésticas (Villaume 2011). El flujo humano en Buenavista está vinculado principalmente con el turismo, mientras que la población oriunda de la zona se moviliza en menor proporción para fines educativos, comerciales o de acceso a los servicios de salud.

El gobierno municipal de Buenavista presenta un panorama conflictivo, marcado por el enfrentamiento entre los habitantes tradicionales del pueblo y sus descendientes, afines a VERDES (partido del gobernador Rubén Costas), y los habitantes de las comunidades rurales del municipio, afines al MAS.

Yapacaní

La tercera localidad estudiada de la ruta Norte integrado es Yapacaní, una ciudad intermedia surgida durante la colonización dirigida que se inició en 1937 con el establecimiento de un campamento militar entre Yapacaní y Puerto Grether. La población fue creciendo hasta 1945, cuando cesó la ayuda gubernamental, pero en 1958 se reanudó la colonización con la reactivación del proyecto de la Corporación Boliviana de Fomento, según el Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio de Yapacaní (Gobierno Municipal de Yapacaní, 1993).

Según los datos oficiales del censo 2012, cuenta con una población aproximada de 50.558 habitantes, la mayor parte de los cuales (el 67%) se encuentran en la zona urbana (INE 2013). Yapacaní se ha convertido en un polo de atracción para inmigrantes del interior del país y de las comunidades rurales aledañas, puesto que el área urbana del municipio concentra la actividad económica y los servicios de salud, educación, abastecimiento y transporte.

En la composición sociocultural de Yapacaní resalta la presencia mayoritaria de inmigrantes andinos y de sus descendientes ya nacidos en la localidad. Sin embargo, con el tiempo, los procesos de aculturación han configurado formas culturales propias evidentes en las nuevas generaciones que “ya son cruceñas”. Estas particularidades explican las dinámicas institucionales, donde las asociaciones y las organizaciones de productores, junto con los movimientos sociales y los gremios sectoriales, ejercen gran influencia política en la gestión municipal.

La ubicación geográfica de Yapacaní favorece la diversidad productiva: “se asienta a orillas del río del mismo nombre en el sector norte del Parque Nacional Amboró y la Reserva Forestal ‘El Choré’, se llega por la carretera asfaltada que conecta al departamento de

Cochabamba" (Gobierno Departamental Autónomo, 2013). Yapacaní se ha convertido actualmente en un centro urbano proveedor de servicios y nodo de enlace de localidades rurales productoras, pues entre las principales actividades económicas se encuentran la agricultura, la ganadería, la pesca y la explotación forestal. Sin embargo, en la zona urbana las actividades que muestran un crecimiento importante son los servicios, el comercio y el transporte local e interprovincial.

3.1.2 Las redes de transporte de la ruta Norte integrado

Montero

En el municipio de Montero son varias las asociaciones que prestan servicios de transporte interprovincial. El cuadro 11 recoge las que cubren el recorrido Montero-Santa Cruz:

Cuadro 11
Asociaciones de transporte interprovincial en Montero

Nombre de la asociación	Itinerario de servicio
Asociación de Transporte Trufi Santa Cruz-Montero	Montero-Santa Cruz
Asociación de Transporte Jorge Nieme	Montero-Santa Cruz
Línea 132 (Micro) asociada al Sindicato 21 de Mayo	Montero-Santa Cruz
Sindicato Expreso Norte	Montero-Santa Cruz
Asociación Germán Moreno	Montero-Santa Cruz

Fuente: elaboración propia basada en entrevistas a socios.

Las redes de transporte en Montero se caracterizan por una estructura cerrada; las limitaciones para el acceso son mayores que en otras rutas, posiblemente por la gran afluencia de pasajeros hacia Santa Cruz, de modo que la afiliación es altamente cotizada: "es difícil entrar porque el que entra tiene ventajas: primero, tiene pasajeros asegurados, segundo, que tiene su ruta asegurada y una parada segura" (Iver, jefe de línea, Trufi Montero-Santa Cruz).

Por tanto, la asociación o afiliación permite garantizar la ruta, los pasajeros, además de limitar y controlar el ingreso de nuevos socios y choferes: "no todos pertenecen a un sindicato o institución, porque no dejan entrar, porque todos los que están aquí aportan para que se

mantenga la institución" (*Ibíd.*). Es por ello que muchos de los choferes perciben a las asociaciones como redes cerradas y excluyentes que no les permiten el ascenso social: "¿Cómo entrar? Cuando uno de los socios se muera, [pero] estos collas no se mueren nunca" (Entrevista con choferes Expreso Norte). Otro de los choferes entrevistados señala al respecto: "Hay un número de acciones, y la cooperativa a veces saca a la venta nuevas acciones, o si no, un dueño quiere vender..." (Santos Prado, chofer Línea de Micro Cooperativa 21 de Mayo).

Buenavista

Las cooperativas Amboró y Cristo Rey son las únicas que tienen parada y sede de socios en Buenavista. Los pobladores tienen dificultades en conseguir transporte porque las asociaciones que prestan el servicio no trabajan con un horario establecido (véase el cuadro 12). Los vehículos ingresan a la plaza del pueblo solo cuando tienen un espacio libre en el tramo Yapacaní-Santa Cruz: "La gente del pueblo, para ir a Santa Cruz, usa lo primero que pase, pero cuando hay grupos o la familia es grande vienen y encargan '¿puede mandar a tal hora móvil?'... No hay una hora [fija], pero pasan cada ratito...", asegura una secretaria (Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero). En realidad, el pasajero tiene que salir a la carretera y esperar un tiempo indeterminado hasta encontrar transporte. La cooperativa Cristo Rey, que es local, sólo cuenta con ocho unidades que trabajan esporádicamente.

Cuadro 12
Asociaciones de transporte interprovincial en Buenavista

Nombre de la asociación	Itinerario de servicio
Cooperativa Amboró Ltda.	Huaytú-Buenavista-Santa Cruz
Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero	Buenavista-Santa Cruz-Yapacaní
Cooperativa de Transporte Cristo Rey Ltda.	Buenavista-Santa Cruz

Fuente: elaboración propia en base a las entrevistas a socios.

La secretaria de la cooperativa Amboró describe el funcionamiento de esta organización:

> Los socios se organizan, tienen consejo de administración, consejo de vigilancia, consejo de transporte. Se eligen democráticamente en una asamblea general o en una asamblea extraordinaria con todos los socios, donde los socios ven quiénes pueden ser capaces de dirigirlos (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

La máxima instancia de decisión en este tipo de organización es la asamblea, pues en ella se tratan y definen acciones sobre temas puntuales y cuestiones extraordinarias. La elección de los directivos se realiza en asamblea cuando uno o más grupos de socios se presentan bajo una sigla o "fórmula" entre las cuales los socios activos eligen a sus representantes: "En una asamblea se da a conocer que tal persona plantea su frente, y ellos ya ven su posibilidad de que ellos puedan sacar adelante la institución, ya depende de ellos y de la persona que va" (*Ibíd.*).

Dado que Buenavista es una localidad pequeña con un flujo de pasajeros reducido, las asociaciones de transporte han ideado una forma de regular la afluencia de trufis de Buenavista a Yapacaní u otras localidades cercanas. La secretaria del Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero comenta:

> Aquí hay los "banderitas", de aquí a Yapacaní, sacan *tickets*. Lo que pasa es que sale más barato Yapacaní-Buenavista que a Santa Cruz. No quieren porque es menor el costo, por eso les hacemos *ticket*; cada "banderita" que trabaja tiene que hacer cuatro *tickets*, que son cuatro vueltas (Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero).

Las "banderitas" se constituyen en un recurso de control del funcionamiento de la red de transporte y de la calidad del servicio, puesto que en caso de que un socio o chofer no cumpla con el sistema de las cuatro banderas por día, recibe una sanción. Los reglamentos internos de cada asociación definen las faltas y los tipos de sanción correspondientes, que van desde una multa, suspensión, hasta la exclusión de la asociación:

> los suspenden... o sea aquí hay un reglamento, y el que no cumple paga multa y si va más allá e hizo una cosa muy seria creo que lo botan. Por ejemplo, el que no hace banderita, le cobran una multa; si alguien no quiere llevar una encomienda porque es pollo, digamos, la

> secretaria lo que hace es hacer un memorándum a nombre del chofer o el propietario mismo y [éste] tiene su sanción: a veces no lo dejan trabajar dos o tres días (*Ibíd.*).

La percepción acerca del servicio de transporte interprovincial en Buenavista no es positiva, puesto que es irregular y no hay certeza de que los vehículos de Yapacaní pasen por la plaza principal: "la salida depende de la llegada de las movilidades; a veces no salen a trabajar todos, y ellos no pueden abastecer la necesidad de la gente" (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró). La explicación de esta situación apunta al hecho de que el transporte es una actividad económica secundaria respecto de la producción de fruta, principal actividad económica de la población de la zona. La secretaria de una cooperativa de transporte añade:

> El trabajo va más o menos, porque no salen todos los autos y hay más demanda de pasajeros, hay harto pasajero y poca movilidad. En vez de trabajar ellos continuo, todos los días no salen. Es que la mayoría de ellos tiene sus mandarinas, sus cítricos que sacan; están en otros asuntos, sus trabajitos que ellos hacen (*Ibíd.*).

Yapacaní

Como ya se dijo, Yapacaní es una zona de colonización que en los últimos diez años ha experimentado un crecimiento vertiginoso, en el contexto de la expansión de las actividades productivas y comerciales, por lo que la actividad del transporte es amplia y compleja.

En Yapacaní operan numerosas organizaciones denominadas mixtas porque trabajan con varios tipos de vehículos: motos, autos, trufis (vagonetas Noah), micros y buses. La Asociación 10 de Febrero opera desde hace más de 30 años, con paradas en varias localidades, más de 500 asociados y un valor de la línea de aproximadamente 10.000 dólares. Es una de las organizaciones más grandes y antiguas de Yapacaní. Se la considera rigurosa en cuanto al mantenimiento de los vehículos y la "buena presencia" de sus choferes:

> cada dos meses les hacen una revisión y no los dejan trabajar a los choferes si no tienen su auto bien, todo en orden. Revisión técnica que la hacen profesionales, ellos tienen su taller, donde llevan sus

movilidades, no pueden trabajar mal vestidos, tienen que trabajar con camisa (Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero).

En cambio, otras asociaciones son de reciente creación y se consolidan en la ruta paulatinamente, convirtiéndose en una alternativa para la población: "Como somos nuevos, tenemos pocas paradas; ahora solo vamos a Santa Cruz nomás, otras tienen a Bulo Bulo, etc. Así se comienza, pero luego nos expandiremos" (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto). Esto indica que cuanto más sólida sea la estructura de las asociaciones, mayor será la expansión de su área de trabajo. El cuadro 13 sintetiza la situación:

Cuadro 13
Asociaciones de transporte interprovincial en Yapacaní

Asociación	Itinerario de servicio
Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero	Yapacaní-Buenavista-Montero-Santa Cruz
Cooperativa de Transporte 16 de Julio Ltda.	Yapacaní-Santa Cruz
Cooperativa de transporte 20 de Febrero. Yapacaní Ltda.	Yapacaní-Santa Cruz
Asociación Yapacaní Trufi 10 de Agosto	Yapacaní-Santa Cruz
Cooperativa de transporte mixto La veloz del Ichilo	Yapacaní-Santa Cruz
Cooperativa 10 de Febrero. Yapacaní Ltda.	Yapacaní-Santa Cruz
Asociación de Transporte Mixto Yapacaní	Yapacaní-Santa Cruz

Fuente: elaboración propia en base a las entrevistas a socios.

En Yapacaní se evidencia que el funcionamiento de las redes está estrechamente vinculado con el nivel de coordinación entre los miembros de las organizaciones, así como con el cumplimiento de los estatutos que delimitan las funciones y sancionan las infracciones. Por otro lado, la fortaleza de una asociación se traduce en la cantidad de asociados, en el número de paradas y en los bienes adquiridos. Un dirigente de la Asociación 10 de Agosto señala al respecto:

Está dentro de nuestros estatutos que nos tenemos que reunir cada mes. Cada 15 nos reunimos, y ahí vemos las necesidades que tiene la institución, analizamos todas las problemáticas que hay, donde tenemos paradas; los 500 nos reunimos, tenemos nuestra sede. Cada institución tiene su sede. Claro que no vienen los 500; [solo] vienen el 80% o el 70% (*Ibíd.*).

Los socios tienen el derecho de participar en la redacción de los reglamentos y en la toma de decisiones. Las líneas se valorizan y el capital económico común invertido en la sede determina un proceso de ascenso social de sus miembros. Por su parte, el chofer es un asalariado que no participa en la vida organizacional de las asociaciones: "los asociados tienen todo el derecho de la institución, dan forma al reglamento interno; el chofer no" (*Ibíd.*).

En las distintas asociaciones se sugiere que la relación de los choferes con la entidad es circunstancial, puesto que la permanencia del chofer está determinada por el beneficio económico que recibe, o por el prestigio que implica trabajar en una asociación consolidada en la zona. Es por ello que las asociaciones en Yapacaní requieren del apoyo de una secretaria que cumpla la función de ordenar y regular las salidas y llegadas de los choferes a fin de evitar conflictos entre ellos: "Tenemos secretarias en cada oficina; ellas hacen las listas. De acuerdo a la lista nos ordenamos para salir, así todos trabajan" (Don Carlos, socio Asociación 16 de Julio).

En el caso de Yapacaní, a diferencia de Montero y Buenavista, se establece una relación estrecha entre las diferentes asociaciones de transporte interprovincial: "Nos llevamos bien con las otras cooperativas porque trabajamos juntamente con la 10 de Febrero, también con la Veloz" (*Ibíd.*), de modo que existe un acercamiento entre los dirigentes de las distintas asociaciones y cooperativas que permiten incluso compartir paradas de los vehículos: "trabajamos juntos dos instituciones: 16 de Julio y 10 de Febrero. Tenemos la misma parada. Para evitar problemas hemos dispuesto este sistema" (Cástulo Ávalos, ex secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero).

Gracias a esta alianza se conformó el Bloque del Transporte Unido del Norte, con el objetivo de impedir el ingreso del transporte libre en la ruta Norte, que había logrado el apoyo del alcalde municipal de Yapacaní, lo que generó enfrentamientos de gran magnitud entre el transporte organizado, el transporte libre y otros sectores que plegaron sus demandas sectoriales a la demanda del sector transporte en Yapacaní, como se analiza en secciones posteriores.

3.2 La ruta hacia Ascensión de Guarayos y el Beni

3.2.1 Las localidades seleccionadas en la ruta hacia Ascensión de Guarayos

La ruta hacia Ascensión de Guarayos parte de la capital cruceña con dirección este hacia Pailón. De ahí toma rumbo norte hacia Ascensión y hacia el departamento del Beni. Esta carretera atraviesa zonas de producción de soya y estancias agrícolas y ganaderas. Es el área de expansión de la frontera agrícola en los últimos años. Esta investigación tomó como localidades de estudio a Pailón, San Julián y Ascensión de Guarayos (véase el cuadro 14), las cuales presentan particularidades históricas, socioeconómicas y culturales que permitieron la comprensión de las redes y dinámicas del transporte interprovincial de manera más amplia y compleja.

Cuadro 14
Localidades estudiadas en la ruta hacia Ascensión de Guarayos

Localidad (provincia)	Población (censo 2012, datos oficiales)
Pailón (Chiquitos)	37.866 habitantes
San Julián (Ñuflo de Chávez)	47.323 habitantes
Ascensión de Guarayos (Guarayos))	27.070 habitantes

Fuente: Decreto Supremo 1672 (31 de julio de 2013), www.ine.gob.bo

Pailón

La localidad de Pailón se ubica en la segunda sección municipal de la provincia Chiquitos y está a una distancia de 54 km al este de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Comprende los cantones de Pailón, Cañada Larga, Tres Cruces, Pozo del Tigre y Cerro Concepción. Pailón es el nodo que conecta tres rutas: la primera es la carretera interdepartamental Santa Cruz-Beni, hacia el norte, la segunda vía es la carretera que une Santa Cruz de la Sierra con San Matías, pasando por Cuatro Cañadas, y la tercera, Santa Cruz-Puerto Suárez, sigue hacia el este y llega a la frontera con el Brasil.

Mapa 3
Ruta hacia Ascensión de Guarayos y el Beni

Referencias

- - - - Ruta hacia Ascensión de Guarayos y el Beni

Fuente: elaboración propia.

Su población está distribuida en veinte comunidades rurales y el pueblo. El área urbana tiene una extensión de 100 hectáreas, de las cuales el 80% se encuentran edificadas, aunque no existen áreas residenciales definidas. En cuanto a la composición cultural de los habitantes, los que se asientan a lo largo de la vía férrea son de origen chiquitano en su mayoría; también existen comunidades procedentes de los valles cruceños y migrantes andinos, principalmente. Además, se han establecido comunidades indígenas ayoreas como Poza Verde, Guiday Chai y Puesto Paz, y once colonias menonitas. El Programa de Desarrollo de área de Pailón señala que la dinámica de la movilidad humana de ingreso o salida responde a causas fundamentalmente económicas: "De acuerdo a las boletas de encuestas el municipio tiene una dinámica de población tanto expulsora, como receptora" (PDM Pailón 2001: 3).

La principal actividad económica del municipio es la agricultura, centrada en la producción de soya, maíz, sorgo, algodón, girasol, trigo, sésamo, frejol y otros; y la ganadería extensiva e intensiva. Durante los últimos años, se puede observar que en las inmediaciones del área urbana se han instalado infraestructuras de importantes empresas de almacenamiento de grano, debido a que la ubicación de Pailón favorece el acceso al ferrocarril y a la carretera asfaltada. De modo que Pailón se ha convertido en un centro de desarrollo agroindustrial destinado a la producción para exportación. Gran parte de la población rural trabaja en la actividad agrícola, la producción es comprada por las empresas de acopio de granos de la zona.

El diagnóstico *Pailón, pasado y presente* (Villarroel 2011) identifica tres tipos de agricultura: de subsistencia, que utiliza el sistema de corte y quema estacional, la agricultura asociativa, que consiste en el intercambio de trabajo, y la organización de los comunarios. El capital que se invierte en los chacos es mínimo y rara vez se compra semilla mejorada y otros insumos y la agricultura mecanizada con el empleo de maquinaria agrícola. La soya es el principal producto de la agricultura de Pailón (Villarroel 2011: 319).

La población urbana se dedica al comercio, transporte y artesanía, que supone un complemento a los ingresos familiares. Los sectores que participan de la vida social y política de este municipio

comprenden las aproximadamente 28 organizaciones de base que representan a la población rural y urbana, además de otras organizaciones sociales, productivas y económicas que constituyen el tejido asociativo del municipio. Entre ellas destacan el Comité Cívico, las fraternidades, los clubes de madres, el Sindicato de Transporte, la Asociación de Ganaderos de Pailón (ASOGAPA) y la Asociación de Artesanas Arte Pailón (PDM Pailón 2011).

San Julián

La localidad de San Julián, cuarta sección de la provincia Ñuflo de Chávez del departamento de Santa Cruz, se ubica a 150 km al noreste de la capital departamental, y cuenta con una superficie de 485 km^2. El municipio fue creado en 1999, con dos cantones y 160 organizaciones territoriales de base. La población de San Julián ha mostrado un vertiginoso crecimiento en los últimos años. El Instituto Nacional de Estadística registraba 38.027 habitantes en 2001, mientras que la proyección para el año 2005 era de 45.728 habitantes, y el censo 2012 registraba 47.323 habitantes. El crecimiento poblacional acumulado entre 2001 y 2012 alcanza el 24,5%, que se explica por la permanente inmigración.

El municipio de San Julián está conformado por 14 distritos, consolidado a partir de la migración interna de numerosos grupos de campesinos provenientes de la región andina, que bajo la estructura organizativa de centrales, núcleos y federaciones poblaron las zonas de San Julián, Cuatro Cañadas y Berlín en busca de tierras para producir. Sin embargo, el desarrollo económico y el aumento de la población en la zona han incidido insuficientemente en el desarrollo humano y en las condiciones de vida de sus habitantes, de modo que como señalan la mayoría de los entrevistados, existen falencias en el área de salud, educación, respeto de los derechos humanos y desarrollo ambiental sostenible. Uno de los informantes clave da cuenta de la diversidad cultural y dinámica migratoria:

> Yo no soy nacido aquí, vine de un año, cada año la gente viene del interior. Hay oportunidades de mejorar en la agricultura. Muchos del interior han venido casi sin nada y van mejorando. San Julián es una zona multicultural. Una de las características es esa. Pero si hay una necesidad o problema somos todos unidos. No interesa de dónde

sea, se hace respetar San Julián (Edgar Araray, residente, estudiante de la UAGRM).

En San Julián destacan las actividades agropecuarias como el principal sustento económico de las familias (la soya, el sésamo, el sorgo, el arroz y el maíz son los principales productos agrícolas de la zona). Otra actividad de gran importancia es el comercio mayorista y minorista.

En San Julián sobresale la influencia política de la Federación de Interculturales, que inicialmente se conformó como la Federación de Campesinos Colonizadores, organización que se rige bajo una lógica orgánica basada en grupos de familias, centrales, núcleos y federaciones, estructuras de donde surgen las autoridades tradicionales, pero también las autoridades formales. En este sentido, la federación impulsó en 1983 acciones que buscaban reivindicar derechos: "San Julián ha tenido una lucha muy importante el año 1983; pedía la construcción de la carretera, porque esto era ripio o tierra, y la titulación de las propiedades agrarias era una sola federación de colonizadores" (Humberto Rivera Cardozo, secretario de relaciones Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre). La Federación Intercultural de Campesinos es el brazo operativo del Movimiento al Socialismo (MAS), por lo que San Julián es considerado como uno de los bastiones del MAS en el departamento de Santa Cruz.

Ascensión de Guarayos

La tercera localidad seleccionada en el estudio es Ascensión de Guarayos, primera sección municipal de la provincia Guarayos del departamento de Santa Cruz. Limita al norte con el departamento del Beni y el municipio de Urubichá, al sur con el municipio de El Puente, al este con el municipio de Urubichá y al oeste con el departamento del Beni. El territorio del municipio abarca 7.667 km^2, es decir el 28,04 % de la superficie de la provincia.

Los procesos de colonización e inmigración hacia la provincia Guarayos y toda la región se remontan a la década de 1950, pero se intensificaron hacia finales del decenio de 1980, y tuvieron como protagonistas iniciales a empresarios ganaderos, productores agrícolas

de emprendimientos medianos y en especial empresas dedicadas a la explotación selectiva de madera. La caracterización de Guarayos realizada por CIPCA en *Acceso a espacios de poder local y regional por indígenas y campesinos en la provincia* describe la colonización de la siguiente manera:

> por un lado, desde empresarios cruceños que desarrollan actividades para la extracción de maderas valiosas, y la creación y uso de áreas de pasturas para la ganadería, con lo que se amplía la quema de bosque, en función a consolidar especialmente la ganadería del tipo semi intensivo. Inician así la expansión de la frontera agrícola para acompañar el *boom* de productos agroindustriales como la soya, sorgo, girasol, entre otros cultivos anuales (CIPCA 2010: 17).



Ascensión de Guarayos.

Y por otro lado, tenemos la inmigración de campesinos de origen cultural diverso y provenientes de occidente, valles y chaco, también se intensifica creando comunidades en antiguas zonas agrarias. Como explica el mismo estudio,

> las familias campesinas manejan sus parcelas con una producción agrícola diversificada, aunque con tendencia al monocultivo, para

suplir demandas de productos de la canasta familiar de los pueblos guarayos, extendiendo redes de comercialización hasta Trinidad-Beni y Santa Cruz de la Sierra (*Ibíd*.).

Por lo señalado, los procesos inmigratorios desde los años setenta del siglo pasado dan como resultado asentamientos de población indígena de diversos orígenes: chiquitano, mojeño trinitario, guaraní, quechua, aymara, además de población de otros países como Brasil y Rusia, y de otros orígenes étnicos, como los menonitas (CIPCA 2010). En suma, conforman un panorama sociocultural amplio y complejo en el que los procesos de aculturación se dieron con dificultades.

La principal actividad económica es la transformación agroalimentaria y de producción de bienes y servicios, mientras que las unidades familiares de las comunidades campesinas e indígenas en las zonas rurales se dedican a la producción primaria agropecuaria y forestal. Ambos sectores, urbano y rural, se encuentran en estrecha interrelación, mediante el intercambio de mano de obra, bienes y servicios, y el desplazamiento de población que ocupa ambos espacios (*Ibíd*.). Migrantes de origen cruceño lograron ocupar propiedades agrícolas pequeñas, medianas y grandes que en su mayoría se han transformado en emprendimientos agropecuarios y agroindustriales: "La relación histórica entre los guarayos y la población cruceña se ha caracterizado por una vinculación de tipo patronal, paternalista y de explotación de su fuerza de trabajo" (CIPCA 2010: 17).

Por otro lado, la población de origen quechua, aymara, chaqueña, etc., se dedica principalmente al comercio y al transporte, evidenciando un patrón de asentamiento en el que se enmarca el desplazamiento de los indígenas guarayos hacia áreas marginales de sus localidades:

> En las zonas rurales, una gran cantidad de familias guarayas han vendido las parcelas que estaban cerca de los pueblos, a personas cruceñas, quechuas y aymaras. Es así que se han visto obligadas a situarse en zonas más alejadas y con menos acceso a caminos e infraestructura. El proceso de expulsión espacial y marginación económica tiene como principal factor las condiciones de pobreza en que se encuentra el pueblo guarayo (Nostas 2012: 93).

3.2.2 Caracterización de las redes de transporte, ruta Ascensión

Pailón

En cuanto a las características del transporte en cada localidad, es evidente que por su proximidad con la ciudad de Santa Cruz, su localización como nodo de tránsito hacia otras localidades y su dinámica socioeconómica, Pailón presenta un movimiento humano y por tanto de vehículos del transporte interprovincial fluido y constante (véase el cuadro 15). Uno de los entrevistados hace referencia a la dinámica del transporte en esta localidad:

> Nosotros hacemos un servicio múltiple; tenemos toda clase de pasajeros; trabajamos con encomiendas, tenemos desde comerciantes, profesores, estudiantes, menonitas que son hartos. Nosotros contamos desde auto, vagoneta, no tenemos micro. Llegamos exclusivamente a Pailón (Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

Los datos recabados a través de las entrevistas coinciden con los datos demográficos en que la población de la zona se ha incrementado considerablemente y que la construcción de la carretera ha mejorado el acceso y, por tanto, aumentado el flujo de vehículos del transporte Santa Cruz-Pailón. Así lo describe un entrevistado que trabaja en el rubro desde hace diez años:

> Esta cooperativa es la más antigua. Los que formaron esa asociación conformaron un grupo de personas que vieron la necesidad que tenía Pailón. Antes no había transporte porque como [el camino] era puro tierra, se sufría mucho para poner una movilidad (*Ibíd.*).

La Cooperativa de Transporte Mixto Pailón fue una de las primeras en explotar la ruta, logrando los permisos a partir de la gestión de los directivos, quienes hace 18 años se trasladaron hasta la ciudad de La Paz: “Ese grupo de personas trabajaba, llegaron a tener su personería jurídica, que es lo que más cuesta porque hay que ir hasta La Paz” (*Ibíd.*). En cuanto a las instancias que habilitan la creación de una línea a nivel departamental, señalan: “Para abrir una asociación o cooperativa tenemos que ir a la alcaldía, a la gobernación y a la Policía. En las tres tenemos que mostrar los requisitos, además tenemos que tener una parada” (*Ibíd.*).

Cuadro 15
Asociaciones de transporte interprovincial en Pailón

Asociación	Itinerario de servicio
Línea 131 del Este (buses)	Pailón-Santa Cruz
Cooperativa de Transporte Mixto Pailón	Pailón-Santa Cruz
Asociación de Transporte 13 de Mayo	Pailón-Santa Cruz
Sindicato de Transporte Mixto El Soyero	Pailón-Santa Cruz

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas a socios.

San Julián

La actividad del transporte interprovincial en San Julián es intensa debido a la constante afluencia migratoria que incrementa la población de manera considerable, pero además por la actividad productiva y principalmente comercial. Uno de los entrevistados señala la relación entre el crecimiento del transporte en sus diversas modalidades y la dinámica poblacional:

> Había tres sindicatos. El más antiguo, el 8 de Noviembre, que aparece en San Julián, 24 de Junio y 25 de Abril. Ahora han aparecido muchas asociaciones, de mototaxis, de camiones pesados. Se ha desarrollado todo el sector transporte; más gente, más transporte (Sabino López Vargas, secretario de hacienda Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre).

Los cambios en el transporte se dan a nivel cuantitativo y cualitativo, pues por un lado aumenta la cantidad de unidades en circulación y por otro cambian los vehículos para optimizar los viajes, expandir la ruta y dar mayor comodidad a los clientes:

> Antes no había micros y el servicio se hacía con camiones, de ahí, poco a poco, hemos adquirido micros. Trabajábamos hacia la Brecha, San Ramón y Guarayos. A medida que ha pasado el tiempo, la población ha crecido. Hemos empezado con los Coaster de Santa Cruz-San Julián. Actualmente estamos con Noah y con micros; hacemos transporte urbano (Humberto Rivera Cardozo, secretario de relaciones Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre).

Situación que va complejizando las mismas organizaciones denominadas mixtas: "Nuestro sindicato es mixto; tenemos camioneros, motos, taxis, micros y vagonetas" (*Ibíd.*) (véase el cuadro 16).

Cuadro 16
Asociaciones de transporte interprovincial en San Julián

Asociación	Itinerario de servicio
Asociación de Transporte 25 de Abril	Santa Cruz-San Julián
Sindicato Mixto de Transporte 24 de Junio (minibuses)	Santa Cruz-San Julián-San Ramón
Asociación de Transporte 1º de Mayo	Santa Cruz-San Julián
Sindicato de Transporte 15 de Agosto	Santa Cruz-San Julián
Asociación de Transporte Mixto Trans Ascensión del Señor	Santa Cruz-San Julián-Guarayos
Cooperativa de Transporte 20 de Enero San Ramón	Santa Cruz-San Julián-San Ramón
Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre	Santa Cruz-San Julián-Guarayos

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas a socios.

Los entrevistados atribuyen el crecimiento del transporte en San Julián a las actividades económicas que funcionan como polos de atracción de flujos migratorios del interior del departamento y del interior del país: "Aquí crece la agricultura, es semestral, pero el transporte da el peso diario para llevar al hogar. Lo que más fortalece es la agricultura" (Sabino López Vargas, secretario de hacienda Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre). En este contexto, el transporte se constituye en una actividad económica informal que permite sostener la economía cotidiana de muchos hogares de esta localidad, en tanto que las asociaciones de San Julián cuentan con un considerable número de asociados: "412 socios. Son cinco sectores: camioneros, micreros, mototaxis y estibadores" (*Ibíd.*).

Ascensión de Guarayos

En Ascensión de Guarayos, la construcción de la carretera en el año 1994 generó un cambio considerable en el transporte interprovincial, en la medida en que de una sola línea de micros y flotas (línea 102) que prestaba servicio semanalmente, se pasó a cinco asociaciones de flotas y asociaciones de trufis (véase el cuadro 17). Así lo relata uno de los entrevistados:

> En el [año] 94 hubo carretera y todo cambió. Aquí entraba la línea 102; no se llamaba Trans Guarayos todavía. Era una línea interprovincial que iba igual a Santa Rosa del Sara, a Buen Retiro, a Yapacaní; se repartía a todos lados, era una línea viejísima. Parece que vendió parte de sus acciones y se formó la línea 103 y la actual Transguarayos, que es una de las líneas provinciales bien eficientes en su servicio (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

Cuadro 17
Asociaciones de transporte interprovincial en Ascensión de Guarayos

Asociación	Itinerario de servicio
Trans del Oriente (buses)	Santa Cruz-San Julián-Guarayos
Asociación de Transporte Mixto Trans Ascensión del Señor	Santa Cruz-Guarayos-San Ramón
Trans Guarayos. Servicio Interprovincial de Buses Línea 102	Santa Cruz-San Julián
Cooperativa de Transporte Mixto Ascensión de Guarayos (minibús)	Santa Cruz-San Julián
Cooperativa Estrella del Este (trufis)	Santa Cruz-San Julián-Guarayos

Fuente: elaboración propia a partir de entrevistas a socios.

Uno de los entrevistados hace referencia al posicionamiento de las primeras asociaciones de transporte en cada una de las zonas, constituyéndose en las asociaciones tradicionales que llevan un "sello de origen" incluso en el nombre:

> Las primeras líneas estaban en manos de sindicatos del Oriente. El que se veía siempre especial era la línea 102: trabajaba con conductores y con personal local, del departamento o de la provincia, y eso creo que le da una característica especial a la línea como servicio, incluso el nombre de la línea que le da un sello, un sello de origen (...) "Transguarayos" (Adrián Cruz, agrónomo de CIPCA).

Mucho antes de que exista la carretera, hace 50 años, el viaje a la ciudad de Santa Cruz podía durar hasta una semana en época de lluvias, por lo que la comunicación era precaria y dificultosa, así lo refiere una de las entrevistadas oriunda de Guarayos:

> Antes había solo una flota, pero no venía todos los días; una vez a la semana venía de Santa Cruz. Pero antes era peor: se iba en un camión, me contaba mi abuelo, pero tardaban una semana para ir a Santa Cruz; eso era hace 50 años (Rocío, vendedora de comida del mercado campesino).

En Ascensión de Guarayos se puede evidenciar la relación entre la apertura de la carretera, el aumento de la actividad económica, el incremento de la población y con ello mayor cantidad de asociaciones de transporte, con más socios y vehículos:

> Ha cambiado; hay harto transporte porque ha aumentado la población, ha estado creciendo más y más, se está poblando más Guarayos. Ahora, yendo para Urubichá y hasta más allá, hay harto aserradero y ya están esparciendo tierra (*Ibíd.*).

En este contexto de gran movimiento económico aumenta la demanda del servicio de transporte "expreso o rápido" que es el que ofrecen los trufis que han proliferado en los últimos años: "El transporte, ahora, llega en unas horas nomás; hay dos flotas para salir, hay móviles, expresos, todo hay ahora" (*Ibíd*.).

Las políticas estatales respecto a la otorgación de permisos para la apertura de líneas, las cuales se han flexibilizado a fin de posibilitar la organización y afiliación gremial de los transportistas de las diferentes zonas, a diferencia de las políticas restrictivas de otras épocas. Esto parecería implicar una influencia actual de los sectores económicos gremiales en la vida económica y política del país. En palabras de un entrevistado,

> Hay más líneas a partir del nuevo Gobierno que le está dando preferencia al sector más popular, porque antes qué te iban a otorgar sencillamente: si venías de un gremio, desde la alcaldía te ponían trabas. La incidencia y los espacios de poder público también influyen en el crecimiento del transporte. Hay operadores políticos en estas instancias y la incidencia es que se pueden tramitar con mayor facilidad estas licencias (Adrián Cruz, agrónomo de CIPCA).

3.3 La ruta Sur hacia el Chaco

La ruta hacia el Chaco, que parte de la capital del departamento de Santa Cruz con rumbo sur hasta la frontera con Argentina, es una carretera principal, porque concentra el tráfico de exportaciones e importaciones. El Chaco boliviano está situado al sureste de Bolivia, y es una de las regiones más cálidas del país, con temperaturas máximas de 49° C y mínimas de −5° C. El ecosistema chaqueño representa el 11% del territorio nacional y está fragmentado en tres departamentos: Santa Cruz con el 66,4%, Tarija con el 14,9% y Chuquisaca con el restante 18,7%.

3.3.1 Las localidades seleccionadas en la ruta hacia El Chaco

De las localidades chaqueñas en Santa Cruz se ha seleccionado Abapó, como nodo de interconexión hacia Camiri, como ruta principal económica y comercial que llega hasta Argentina, y hacia Charagua, que es la ciudad principal de la zona ganadera, vínculo con las colonias menonitas y el centro comercial Charagua-Estación (véase el cuadro 18). La vía Santa Cruz-Camiri (285 km), transcurre en cinco horas por una carretera completamente asfaltada y en buen estado de mantenimiento. Sin embargo, el trayecto hacia Charagua (260 km) es accidentado con quebradas y riachuelos a partir de El Espino; la tierra gredosa supone mayores riesgos de alargar el viaje, que de por sí es prolongado, entre 8 y 10 horas hasta Santa Cruz de la Sierra, según las condiciones del camino. En suma, las condiciones físicas de la carretera respecto al transporte influyen en el desarrollo desigual de ambas regiones.

Cuadro 18
Localidades estudiadas en la ruta hacia el Chaco

Localidad (provincia)	Población (censo 2012, datos oficiales)
Abapó (municipio Cabezas, prov. Cordillera)	26.215 habitantes
Camiri (Cordillera)	33.838 habitantes
Charagua (Cordillera)	32.164 habitantes

Fuente: Decreto Supremo 1.672 (31 de julio de 2013), www.ine.gob.bo

Mapa 4
Ruta hacia el Chaco

Fuente: elaboración propia.

Abapó

La localidad de Abapó es la capital del municipio de Cabezas, en la provincia Cordillera del departamento. El municipio tiene los distritos municipales de Cabezas, Abapó, Mora, Florida, Riva Palacios y El Filo. El pueblo de Abapó dista 147 km de Santa Cruz de la Sierra por carretera asfaltada. Abapó es una población cuyo origen se remonta a las misiones franciscanas. Sus principales atractivos se centran en la existencia de dos pueblos: Pueblo Viejo y Pueblo Nuevo. La construcción de las ferrovías, y posteriormente la carretera a Yacuiba, afectaron a la migración de la población de un pueblo a otro. En Pueblo Viejo se encuentran las ruinas de la misión franciscana original que fue desmantelada para construir el actual templo de la Santísima Trinidad, ubicado en Pueblo Nuevo[44].

En el municipio de Cabezas se pueden distinguir al menos cuatro grupos étnicos: la población mestiza, la población guaraní, la población inmigrante del occidente del país (etnias quechua y aymara) y los colonos menonitas, que constituyen la población mayoritaria del municipio. Casi la totalidad de la población del municipio habla el castellano, y un buen porcentaje habla otro idioma originario, como quechua o guaraní. La lengua principal de los menonitas es el alemán bajo y algunos hablan el castellano, generalmente los varones.

La economía del municipio se vincula a las actividades agropecuarias, y mantiene una vigorosa relación comercial con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra por su cercanía, por el mercado que ofrece y por las facilidades del transporte. El paso de la carretera hacia Yacuiba es el eje articulador de los intercambios. La densidad poblacional de Cabezas es de 48 habitantes por km^2. En el municipio se registran muy pocas emigraciones temporales. La causa principal de la migración temporal de los habitantes se debe a factores climáticos que tienen que ver con la producción agrícola. En general, los emigrantes que salen del municipio se dirigen a Santa Cruz de la Sierra, incorporándose los hombres en la construcción y las mujeres como empleadas domésticas. También se reportan

44 http://www.santacruz.gob.bo/turistica/provincia/cordillera/municipio/cuevo/atractivos/contenido.php?IdNoticia=6231&IdMenu=30000510

personas que han emigrado a Estados Unidos y a España, principalmente las mujeres.

La economía del municipio de Cabezas está ampliamente insertada en la economía departamental y nacional sobre la base de su producción agropecuaria, principalmente destinada al mercado, y que abastece los mercados de Santa Cruz de la Sierra y de otras ciudades del país. Las unidades productivas son las propiedades ganaderas y las parcelas de las comunidades, y la producción agrícola se destina en parte al autoconsumo y a la cría de ganado vacuno y porcino. Su producción de maíz es insumo fundamental de la producción avícola que se desarrolla en el municipio, en el departamento de Santa Cruz y también en otros departamentos. Su producción de soya, algodón y girasol es materia prima de la industria aceitera del departamento. En años recientes, el municipio se ha convertido en un importante generador de divisas, y toda su creciente producción de sésamo está destinada a la exportación (Cabezas, Plan de Desarrollo Económico Local 2009-2013).

El sector manufacturero está conformado por carpinterías, ladrilleras, producción de queso (10.000 kg anuales) y artesanías, principalmente bolsos y prendas de vestir (Municipio de Cabezas 2008). En el municipio existen importantes recursos minerales como el petróleo y gas, actualmente en plena producción en campo Río Grande y campo Tacobo (Aldeas), y confirmado en campo Juan Latino X-2 (Brecha 7). Varias empresas hidrocarburíferas desarrollan actividades en el territorio municipal, con importantísimas inversiones en plantas de gas y en gasoductos.

En el municipio existen diferentes instituciones como el Comité Cívico, la Asociación de Ganaderos de Cabezas (AGACABEZAS), sindicatos agrarios y campesinos, juntas escolares, Asamblea del Pueblo Guaraní (APG), Asociación de Comerciantes, Centros de Mujeres, Comités de Agua, Cooperativas de Agua, Liga Deportiva Seccional, organizaciones de productores, etc. Entre las instituciones públicas están el Distrito de Salud, la Dirección Distrital de Educación, la Defensoría de la Niñez y Adolescencia, la Corregiduría, la Policía Nacional, el Batallón de Infantería Marzana, oficialías de registro civil, Fundación Chaco, Instituto Técnico Nuestra Señora del

Carmen, el Centro de Investigación Agrícola Tropical (CIAT), Servicio Departamental Agropecuario (SEDAG), Servicio de Encauzamiento de las Aguas del Río Piraí (SEARPI), PROASU-JICA y la Dirección de Áreas Protegidas. Trabajan en el municipio organizaciones sin fines de lucro como PROMETA, PASOC-Cáritas, GTZ, Fundación PUMA, Comité Central Menonita, Plan Internacional, etc.

Camiri

La segunda localidad estudiada es Camiri, la más importante y poblada de las situadas sobre la carretera hacia la Argentina. Los datos oficiales del censo 2012 registran 33.838 habitantes en esta pequeña ciudad. Existe una población flotante que retorna a Camiri los fines de semana, mientras que unos mil estudiantes proceden de otras localidades y asisten a la Facultad Integral del Chaco de la UAGRM.

Camiri se fundó el 12 de julio de 1935, en el contexto de la explotación petrolera, próxima al campamento Camiri de la Standard Oil. Fue un territorio de atracción de población cosmopolita compuesta por inmigrantes nacionales y extranjeros. Durante la Guerra del Chaco, se convirtió en el centro productor y abastecedor de combustible. Ante las denuncias de contrabando hacia la Argentina, el presidente David Toro declaró la reversión de las concesiones de la Standard Oil, y las entregó a la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB). Otra etapa fue la capitalización, que adjudicó las áreas de exploración y explotación a las empresas Andina y Chaco, quedando YPFB como institución residual de representación del Estado, tras el despido de más de 1.500 trabajadores de la empresa estatal.

En la coyuntura de la nacionalización de los hidrocarburos en Villamontes, en mayo de 2006 se renegociaron los contratos con las empresas extranjeras. Aunque ya no hay producción en el campo de Camiri, la instalación de la Gerencia de Exploración y Explotación de YPFB en Camiri ha generado expectativas de creación de nuevos empleos, atracción de empresas y mayor movimiento económico para la región (Gobierno Municipal de Camiri 2007).

El declive de la actividad petrolera ha impulsado al municipio a buscar otras fuentes productivas. Como señala la *Estrategia de*

Desarrollo Económico Productivo (*Ibíd.*), "actualmente la base social de la economía del Chaco Boliviano es agropecuaria y cerca del 60% de su población tiene relación con esta actividad". Otro rubro económico es el turismo ecológico, de aventura y el etnoturismo (visitas a las comunidades indígenas y a las áreas protegidas). Además, la Facultad Integral del Chaco, que ofrece cursos de diplomado y maestría, dinamiza la economía por la permanencia de estudiantes del municipio e incluso la incorporación de alumnos de otras localidades.

Camiri es la sede de la Asamblea del Pueblo Guaraní (APG), que desde 1987 es la máxima organización representativa del pueblo guaraní en Bolivia, y está conformada por 24 capitanías distribuidas en cinco provincias de los departamentos de Santa Cruz, Chuquisaca y Tarija. Esta organización política de los guaraníes se encuentra actualmente integrada en la estructura administrativa y política del Estado boliviano. En ese marco, en Camiri existe la subalcaldía Kami que a la vez es la Capitanía de la APG. Es importante señalar que las demandas por territorio indígena, lucha constante de la APG, unidas a los reclamos de beneficios y compensaciones por la explotación de hidrocarburos y a la exigencia de creación del departamento del Gran Chaco, han servido de bandera en los enfrentamientos políticos entre Gobierno y oposición (Jáuregui y Chirino 2010).

Charagua

La tercera localidad estudiada es Charagua, segunda sección municipal de la provincia Cordillera. El municipio de Charagua se encuentra ubicado al sur del río Grande, en el corazón del Chaco, y cuenta con una extensión de 74.424 km^2. Charagua no solamente se convertirá en la primera autonomía indígena del departamento de Santa Cruz, sino que es el municipio con más población que se identifica como guaraní. Si no se toma en cuenta a la población menonita, que también es muy importante, la población guaraní representaría el 80% del total (Albó 2012: 91).

> En lo que hoy es el municipio de Charagua, en la primera mitad del siglo XX se establecieron estancias ganaderas en las regiones de mayor acceso, cerca al centro poblado a las fuentes de agua y de los grandes ríos. Esta coincidencia con los espacios de las comunidades guaraníes intensificó la relación entre ambos grupos, procesos de

> mestizaje, aunque también sentó las bases de la posterior segregación entre los indígenas y no indígenas. (...) La guerra del chaco originó un movimiento muy grande de gente, las personas e instituciones que fueron llegando reconfiguraron la vida institucional, entre ellos los militares con sus cuarteles (Bazoberry 2008: 63).

Coincide con este diagnóstico la entrevista a los párrocos jesuitas de la iglesia de Charagua:

> Aquí vive todavía la gente charagüeña (...) [con] nostalgia de aquellos tiempos (...) de la explotación de los guaraníes como peones de las estancias a raíz de las grandes propiedades ganaderas. Con la reforma agraria no cambió mucho, pero con la ley INRA se fueron recortando estas grandes propiedades y encima con la participación popular han subido ya unos dos alcaldes guaranís. Se ha conformado aquí la APG hace 25 años, con asesoramiento de los jesuitas, Gabriel Siquier, Luis Farré y otros. Lo guaraní fue tomando cuerpo. Ese es un proceso largo, estamos con la autonomía indígena, a la que se opone este grupo rancio de charagüeños y todo este proceso de la fortaleza del pueblo guaraní desemboca en este intento (P. Mauricio Bacardit y P. Javier Velasco, párrocos jesuitas).

Charagua tiene 32.164 habitantes, según el censo 2012, mientras que Camiri cuenta con 33.838 habitantes. Es probable que la preponderancia de Camiri se deba su ubicación en la carretera internacional.

Charagua evidencia un incremento de la población procedente de otros departamentos: "principalmente quechuas y aymaras que se dedicaron al comercio, muchos al transporte y algunos han incursionado en las actividades agropecuarias" (Bazoberry 2008: 68). Otra población importante es la de los colonos menonitas que viven en comunidades sin mezclarse con la población local, pero que generan un mercado en Charagua-Estación.

La participación política de los guaraníes a través de la Asamblea del Pueblo Guaraní, data de la época de la Participación Popular en 1995, organizando sus OTB, y Comités de vigilancia. Bazoberry ha estudiado detalladamente la participación de la APG en las elecciones municipales, desde 1992 hasta 2004, con diferentes partidos y candidatos, aunque las poblaciones inmigrantes también participaban (Bazoberry 2008: 85).

En cuanto a las actividades económicas, se encuentra que los migrantes de origen cruceño, y extranjeros de otras nacionalidades, se han dedicado a actividades agropecuarias. Mientras que la población de origen quechua, aymara, entre otras, se ocupan en el comercio y transporte. Estos últimos, están ubicados en Charagua-Estación, localidad cercana a la estación ferroviaria, a seis kilómetros del pueblo tradicional de Charagua:

> La organización de la población guaraní es por capitanías. Hay cuatro capitanías, dos capitanías en el Isoso, una en todo el norte Charagua Norte y una en el Sur, Parapitiguasu. Mientras que el pueblo tradicional de Charagua es de criollos. Se ha creado otro pueblo, Charagua-Estación que es un pueblo de "paisanos", ahí predomina el comercio. La Estación se va a convertir en un grupo humano más grande que los otros pueblos. Además, los menonitas que están de aquí a 20 kilómetros (P. Mauricio Bacardit y P. Javier Velasco, párrocos jesuitas).

Los entrevistados explican que entre los diferentes grupos:

> Se soportan y se envidian porque el comercio más dinámico lo tienen los collas y eso les duele a los del pueblo. El dinero se está yendo también hacia ese sector. Si se hace una construcción bonita, es de los collas; en cambio, la gente criolla no se considera propietario de estos lugares. Sus intereses están en Santa Cruz, aquí está su trabajo, pero para las fiestas se llena de toda la gente que vive en Santa Cruz. Estos días se llena de "residentes". Gente que tiene mucha plata por el ganado, sus casitas son lo más infelices, pero su casa buena está en Santa Cruz (*Ibíd.*).

La ganadería extensiva está entre las principales actividades económicas. Hay algo de agricultura, hay algo de maíz, sorgo, poroto (*cumanda*), comercio y transporte. Por su parte, los menonitas producen lácteos, soya y equipamiento. Ellos abastecen a Charagua de víveres y vestimenta. La zona del Chaco se caracteriza por su variedad de vínculos económicos identificados en los planes de desarrollo municipal. Entre los principales rubros está la cría de bovinos para la producción de carne y de leche, además de la avicultura, porcinocultura, maíz y derivados, manufacturas de cuero, apicultura, muebles y productos de madera, confecciones y artesanías, hilados originarios guaraníes, cerámica industrial y artesanal, servicios petroleros y turismo.

3.3.2 Caracterización de las redes de transporte de la ruta hacia el Chaco

Abapó

Abapó es la entrada al Chaco cruceño; es el paso obligado desde Santa Cruz hacia Camiri, o hacia Charagua y las comunidades guaraníes. Por este motivo, prácticamente todas las empresas o asociaciones que trabajan en el Chaco tienen parada en Abapó. El cuadro 19 muestra las asociaciones que operan actualmente en la zona.

Cuadro 19
Asociaciones de transporte interprovincial en el Chaco

Asociación	Recorrido
Asociación de Transporte 14 de Marzo	Santa Cruz-Abapó
Asociación de Transporte Cruz del Sur	Santa Cruz-Abapó
Servicio de Vagoneta interprovincial 24 de Septiembre	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Transporte Ñancaguazú	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Servicio de Transporte Jiréh	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Empresa de Transporte El Chaqueño	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Empresa de Transporte San Silvestre	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Empresa de Transporte Guzmar	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Empresa de Transporte Oro Negro	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Cooperativa de Transporte Andrés Ibáñez	Santa Cruz-Abapó-Camiri
Transporte Jiréh Express	Santa Cruz-Abapó-Camiri-Monteagudo
Asociación de transporte libre 21 de Enero	Santa Cruz-Abapó-Charagua Estación-Charagua
Sindicato 12 de Octubre	Santa Cruz-Abapó-Charagua
Asociación Transportes del Oriente	Santa Cruz-Abapó-Charagua
Trans Charagua	Santa Cruz-Abapó-Charagua
21 de Abril	Santa Cruz-Abapó-Charagua
Expreso Isoso	Santa Cruz-Abapó-Charagua Isoso Caurirenda San Antonio de Parapetí Recorre las comunidades guaraníes
Virgen de Charagua	Isoso Comunidad Yuki Charagua Santa Cruz

Fuente: elaboración propia basada en las entrevistas a socios.

Las paradas en Abapó son breves, no más de quince minutos. A ambos lados de la carretera se han instalado puestos de venta de refrescos y comida, pero el acceso a servicios higiénicos es incómodo, porque durante el trayecto Santa Cruz-Camiri o Santa Cruz-Charagua, los vehículos no se detienen en restaurantes, solamente en los quioscos a la orilla del camino. Las paradas de trufis se encuentran en el mismo lugar.

Las asociaciones Andrés Ibáñez, Cruz del Sur y 24 de Septiembre hacen el trayecto Santa Cruz-Abapó, que es un servicio frecuente. Enfrentan varios problemas, como el deficiente mantenimiento del camino, que pese a ser asfaltado, presenta muchos baches, lo que provocó medidas de presión por parte de los transportistas. Una de las paradas de trufis Santa Cruz-Abapó está en la zona del mercado de La Ramada en la capital, para facilitar el transporte a comerciantes, como señalan los socios entrevistados:

> Trabajamos con los menonitas, porque son los que más nos ocupan en llevar y traer mercaderías. Vienen a La Ramada y se compran víveres y de aquí se llevan en quintales. Llevamos a gente que viene a comprar productos, agricultores y gente que tiene tiendas o pulperías (Ciro Valverde, presidente Asociación de Transporte 14 de Marzo).

> Nosotros trabajamos mayormente con pasajeros que viven de la agricultura, de la ganadería, del negocio. Pasajeros que nos conocen, vivientes de Abapó, Río Seco, Mora y uno que otro, también puede ser turistas. Gente extraña, que van a conocer lugares como el río de Abapó (Don Juan, socio Asociación de Transporte Cruz del Sur).

Tanto los transportistas como los pasajeros consideran secundario el aspecto de la seguridad: en el afán cotidiano, unos desean hacer más vueltas, mientras que los pasajeros quieren ganar tiempo para los negocios. Un joven que trabaja en Santa Cruz y retorna cada fin de semana a su pueblo afirma:

> Trabajo de albañil en Santa Cruz porque yo vengo de la población de Cabezas, allá casi no hay trabajo y pagan muy poco. (...) Nos venimos el lunes a las 6 de la mañana para entrar al trabajo a las 8, y nos volvemos el sábado después del mediodía a nuestra casa (...) El servicio es bueno, lo que nos interesa es que sea rápido porque tenemos que entrar en hora al trabajo. Nosotros siempre nos elegimos

> los asientos de atrás, (con su amigo también albañil), en caso de que hayan accidentes no creo que nos afecte mucho, porque tras que subimos nos dormimos (Pasajero Asociación de Transporte Cruz del Sur).

Camiri

La actividad del transporte interprovincial en Camiri es intensa y mejoró mucho con la construcción de una terminal limpia y ordenada:

> Hoy en día el transporte ha crecido, se ve que hay un movimiento bueno. Antes no se notaba porque no teníamos terminal. La terminal ha influido, ha dado más jerarquía al mismo barrio de la terminal y a Camiri (Don Víctor, propietario de *snack* en la terminal).

Dentro de la terminal están las empresas que tienen buses. Afuera, los trufis y vagonetas para siete u ocho pasajeros, que salen cuando se llenan. La competencia es intensa en la terminal de Camiri; apenas llega un pasajero, las que vocean y las secretarias (generalmente son mujeres) lo persiguen para ofrecerle pasajes. Los entrevistados atribuyen la mejora del transporte sobre todo a la carretera asfaltada (el tramo Abapó-Camiri fue habilitado en 2004):

> El transporte ha cambiado mucho, ha habido renovación de buses, han mejorado el servicio, el trato a los pasajeros porque hay más competencia. (...) antiguamente los buses eran muy incómodos, de poco espacio. Ahora se ha visto cambios como nosotros tenemos bus cama, hay un avance. (...) Los cambios se deben primero a la habilitación de la carretera, porque antes nuestra carretera era de tierra, lleno de quebradas, riachuelos. Desde que se habilitó la carretera cambió la historia del pueblo. Porque Camiri está en el camino que une el Sur y el Norte (Marilú Rodas, secretaria Flota el Chaqueño).

Para Miguel Ángel Velásquez, socio de una cooperativa, el transporte ha mejorado desde que la carretera está asfaltada:

> Está una belleza la carretera. Antes había que comprarse una libra de coca para el camino. Ahora tranquilamente uno va y vuelve... siempre y cuando no llueva. La ventaja es que uno lo hace más rápido,

> en 4 horas se hace con un límite de 90, 100 [km] por hora (Adrián, socio Expreso Camiri).

Sin embargo, el asfaltado de la carretera tiene otro efecto fundamental: ha permitido la entrada de nuevos actores a disputar la explotación del servicio de transporte. Las vagonetas representan un nuevo transporte, más ágil y veloz, que responde a la demanda permanente surgida a partir de la conclusión del tramo Abapó-Camiri: "cuando no había asfalto hasta la carretera, había solo flotas, buses grandes porque vehículo chico imposible de pasar, especialmente en época de lluvia" (Claudia, secretaria Sindicato 12 de Octubre). Sin embargo, desarrollan altas velocidades y por tanto son más proclives a tener accidentes.

Las empresas de flotas son las más antiguas. Por ejemplo, la empresa familiar El Chaqueño fue la primera empresa de transporte de Camiri; esta flota va hasta Sucre. Las empresas San Silvestre y Guzmar, que son las más conocidas, salen tres veces al día, con horarios en la mañana, en la tarde y noche. Esta regularidad hace que algunas personas las prefieran: "Yo prefiero las flotas por seguridad. La flota es más segura. Los horarios son más fijos, en cambio los Noah no tienen horario" (Don Víctor, propietario de *snack* en la terminal).

Camiri es una ciudad equidistante entre Santa Cruz de la Sierra y Yacuiba, en la frontera con la Argentina. El asfaltado de la carretera la ha convertido en vía expedita para el transporte de importación y exportación. Por otro lado, está la vinculación con el departamento de Chuquisaca, llegando hasta Sucre a través de un camino ripiado que conecta los municipios de Muyupampa, Monteagudo y Padilla. También es vía de paso en la ruta que vincula a Santa Cruz con Tarija, pasando por Villamontes y Entre Ríos, aunque la vinculación de Charagua con Camiri es difícil y no es directa. De Camiri a Charagua existen tres alternativas:

- Camiri-Salinas-San Antonio de Parapetí, con la mayor parte de la carretera de tierra.
- Camiri-Abapó-El Espino-Charagua. Para tomar esta vía hay que retroceder desde Camiri hacia Abapó, lo cual prolonga el

viaje a 7 horas. Las condiciones del tramo El Espino-Charagua son muy difíciles.

– Camiri-Eyti-Charagua, intransitable la mayor parte del año.

La Estrategia de Desarrollo de Camiri calculó un flujo diario de 1.632 pasajeros en esta localidad. De este total, 100 pasajeros se trasladan diariamente entre Camiri y Yacuiba, 800 personas que van o vienen de y hacia Santa Cruz, 40 que van a Sucre, 120 a Villamontes, 35 a Gutiérrez, 40 a Charagua y 100 a otros destinos. Los principales motivos de viaje son para hacer comercio (a Yacuiba), y familiares a Santa Cruz, Sucre y Villamontes (Gobierno Municipal de Camiri 2007).

Por su ubicación geográfica y las características favorables de la carretera, Camiri se constituye en un nodo de conexión con los departamentos de Sucre y Tarija y con la zona chaqueña. Por la ruta discurren diversos flujos económicos (hidrocarburos, turismo, ganadería de carne y leche, avicultura, apicultura, etc.). En este sistema vial, es el nudo central del territorio chaqueño, y cumple las funciones de circulación de pasajeros por motivos personales, familiares o comerciales, y la circulación de bienes.

Charagua

La situación en Charagua es distinta, pues la falta de una buena carretera le impide convertirse en un nodo vial. A pesar de su mayor antigüedad histórica respecto a Camiri, es una localidad que está perdiendo oportunidades. Sin embargo, el transporte se ha dinamizado en los últimos años:

> Cuando yo llegué aquí hace cuatro años, creo que había una flota y empezaba a haber un trufi Noah, uno al día. Por ejemplo, por Todos Santos, llegaron ocho flotas de las grandes, claro era algo especial por el feriado. Lo normal son tres o cuatro flotas al día que van y vuelven. Hay mucha gente del Isoso que entra y sale continuamente, los menonitas lo mismo. Los Noah tienen cuatro horarios que salen de aquí (P. Mauricio Bacardit, párroco jesuita).

Las empresas tradicionales son las flotas. La Asociación 12 de Octubre es propia de Charagua y tiene convenios con la asociación Andrés Ibáñez desde Abapó, la Asociación de Transportes del Oriente y la Cooperativa San Basilio. Como el camino es malo, los transportistas hacen turnos para llegar a Charagua.

El aumento del flujo de transporte se debe a que Charagua es un lugar de atracción de población; no solamente de los residentes charagüeños en Santa Cruz, sino también de guaraníes. La doble residencia está muy extendida en el tramo El Espino-Charagua. Dos jóvenes que trabajan en Santa Cruz pero que los fines de semana retornan a su comunidad cercana a Charagua nos dicen que a pesar del incremento de transporte,

> la cantidad de viajeros que hay es enorme, a veces las flotas faltando dos o tres días están llenas. Hay bastante irregularidad en el servicio de transporte. Si se embroma un Noah, no hay horarios, se tiene que pasar al próximo horario.

La terminal de Charagua está en malas condiciones y parecería que las oficinas no han sido refaccionadas o pintadas desde hace años. Muestran desorden, y sólo están abiertas en los momentos de salida de las flotas. El sistema de transporte de Charagua se basa en una modalidad tradicional. Dos informantes clave recuerdan que en enero de 2012 se produjo un conflicto entre asociaciones; se trataba de impedir la entrada de la cooperativa San Basilio, pero en noviembre de ese mismo año ya se encontraba prestando servicio:

> El sindicato 12 de Octubre quería acaparar la ruta porque se habían sacado créditos para comprar los Noah, pero no les resultó porque esas vagonetas no son adecuadas para el camino, se les acabaron fregando y no lograron pagar sus cuotas (Santiago Puerta, técnico de CIPCA).

Además, están los transportistas que realizan servicios entre Charagua-Estación, Charagua-Pueblo y las comunidades. En Charagua-Estación opera la Asociación de Transporte Libre 21 de Enero, fundada en 2012. A ellos les costó establecerse en el lugar, por conflictos con el Sindicato 12 de Octubre:

> Esa asociación (12 de Octubre) ha tratado de no permitir que entremos a dos cuadras del mercado, y por eso hemos creado esta asociación, hubo un conflicto al inicio. Ellos disputaban la ruta de entrada a las colonias menonitas. Nos hemos afiliado a la Federación de Transporte Libre y vamos al pueblo y otras comunidades, pero todavía no estamos abarcando hasta Santa Cruz, pero después sí vamos a abrir una línea. (...) Aquí son tres los sectores que se manejan: menonitas, comercio y transporte; eso le da vida al pueblo (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Pero el mal estado del camino no es la única dificultad. También lo es la falta de combustible, acaparado por particulares, mientras que la única gasolinera en el trayecto entre Charagua-Pueblo y Charagua-Estación se encuentra cerrada. Una casa particular a la vuelta del mercado vendía el litro de combustible a 6 bolivianos y tuvimos que adquirirlo para salir de la localidad. El transportista Wilson Díaz se quejaba respecto a este tema: "Es a llenar aquí en la ciudad. Porque en toda la Cordillera no hay gasolina, ni Genex. Solo hay en el 6, de aquí para allá no hay, aparte el camino es de greda y barro" (Socio Sindicato Andrés Ibáñez).

Los transportistas no cuentan con un surtidor de Genex, y el abastecimiento de combustible tampoco es constante, seguramente porque se desvía. En las colonias menonitas existen almacenes con productos importados de buena calidad, que ellos traen de México, pero lo que más llama la atención es que venden combustible: "En caso de que no se consiga combustible en Charagua, es seguro ir a las colonias a comprarlo; ellos tienen surtidores porque necesitan para sus máquinas" (Alejandra Anzaldo, directora de CIPCA Cordillera). Los residentes de Charagua coinciden con los transportistas en que la solución no está en poner más líneas de transporte, sino en conseguir una carretera pavimentada:

> Ya hay proyecto elaborado. Por aquí desde Abapó hasta Boyuibe es la línea más recta para llegar a Yacuiba. Esto podría perjudicar a Camiri. Algunos dicen que Camiri ha puesto el veto a esta carretera porque disminuiría el paso por Camiri, esto dicen. Pero por ejemplo, desde El Espino hasta aquí son 82 km, que se hace normalmente en unas dos horas, si la carretera fuera asfaltada (P. Javier Velasco, párroco jesuita).

A pesar de las dificultades mencionadas, Charagua es el centro de los flujos que provienen de Charagua-Estación y de las comunidades guaraníes, de y hasta Santa Cruz, además del intercambio comercial que le disputa a Charagua-Estación, en su relación con las colonias menonitas. Todos estos vínculos dinamizan el transporte en el Chaco.

CAPÍTULO IV

Transformaciones de las redes económicas del transporte interprovincial

En este capítulo se presenta la caracterización y análisis de las transformaciones económicas del transporte en las localidades estudiadas, mostrando, dentro de la diversidad de situaciones, ejemplos de generación, distribución y uso de los excedentes. Se ha estudiado tres casos de asociaciones en cada ruta: aquellos más mencionados y de los cuales se obtuvo más información.

1. Transformaciones de las redes económicas en la ruta Norte integrado

El crecimiento de la actividad económica y la mejora de la carretera han venido acompañados de transformaciones en las modalidades de transporte y también de su cobertura. En la localidad de Buenavista, pueblo típicamente tradicional y pequeño, las dificultades de transporte eran notorias. Entre los años ochenta y noventa del siglo pasado se improvisaba colocando tablones de madera en camionetas y se las cubría con carpas, se readecuaba vehículos diseñados para transportar carga, a fin de transportar pasajeros aunque en condiciones de incomodidad e inseguridad. Un informante clave lo describe así:

> Habían unas camionetas con su carpita encima, a los costados y hacia adelante habían asientos. En los años noventa, en la época del alcalde Aquiles Sandoval, había asociaciones de camionetas. Después aparecieron los micros, después los autos y actualmente los Noah (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista).

Otro factor que explica el incremento del número de vehículos es que adquirirlos resulta ahora más barato, como en el caso de los mototaxis en Buenavista.

> El transporte ha aumentado bastante; hay mucho flujo de vehículos. También las motos y vehículos chinos valen la mitad del precio de un [coche] japonés. Este es un factor. Las motos: en cada pueblo hay montón de mototaxis. La más cara vale 1.200 dólares. (...) Le hacen una competencia. Las motos salen a todos lados (Sr. Egüez, propietario de una gasolinera, Buenavista).

En Yapacaní también se observa este incremento: "... está creciendo el sector porque el pueblo también ha crecido" (Damián, socio Trufi Yapacaní-Montero-Santa Cruz). En suma, el crecimiento económico, el incremento de la población y la demanda de transporte, además del hecho de ser un sector generador de empleo, explican el crecimiento de la oferta de vehículos. Sin embargo, el mercado ha llegado a su nivel de equilibrio en Yapacaní y Montero, porque la demanda actual está cubierta.

En este proceso, las ciudades intermedias se ven favorecidas, mientras que las localidades pequeñas resultan con menor acceso al transporte. Por ejemplo, el precio del pasaje directo y sin paradas de Buenavista a Santa Cruz es de 23 Bs, y puede subir a 25 Bs los domingos en la tarde o feriados, cuando los pasajeros tienen que salir a la carretera y tomar las vagonetas "por asalto". Mientras que con transbordos, el pasaje cuesta 10 Bs hasta Montero, y de ahí 7 Bs en micro o 9 Bs en vagoneta, hasta Santa Cruz.

1.1 Inserción en las redes de transporte: costo del ingreso y barreras de entrada

Igual que en todas las organizaciones de transporte del país, cada miembro paga una cuota de ingreso llamada "línea", la cual da derecho a permanecer en la organización, a explotar la ruta y usufructuarla con uno o dos vehículos como máximo, según la organización:

> Cuando se organizan recién, cada uno aporta y después, (...) cuando los demás quieren ingresar, les cobran (...) un monto especificado; por decir, 2.000 dólares. No es difícil entrar. (...) el que pone plata puede entrar. Algunos les dan a facilidades (Sr. Égüez, propietario de una gasolinera, Buenavista).

El dinero del derecho de "línea" se destina a engrosar el patrimonio de la organización, que se puede considerar como una empresa

constituida con el patrimonio común de los asociados: "Esta asociación tiene 91 socios, que dan una cuota al mes para cubrir los costos de las oficinas (un edificio con varios espacios entre parada, oficinas, comedor, tinglado en la terraza, etc.)" (Iver, jefe de línea Trufi Montero-Santa Cruz). Otro socio explica: "La ventaja de ser socio es tener acciones. La asociación está determinada por las acciones y estas acciones les dan derecho propietario a los socios sobre los bienes de la asociación, que es la infraestructura" (Lucio Soliz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno). Cada asociado debe tener vehículo propio como requisito y, en el caso de que venda su acción, el segundo comprador pierde el derecho de trabajar con dos automóviles.

Las acciones tienen claramente las características de una inversión porque, como señala un socio de Montero,

> La acción se hereda. Si muere el marido, queda la viuda con la línea. Ella puede manejar si quiere o darle que maneje un familiar o un chofer. Se compra una acción por 4.000 dólares, y la segunda es de regalo; se paga solo 2.000 dólares. La línea se puede vender, transferir, o se puede heredar. Es un capital (*Ibíd.*).

> Se compra la línea; ahora cuesta 15.000 dólares y aparte tiene que tener su vehículo. Un socio puede tener más de una línea, había un socio que tenía tres líneas pero tuvo que viajar y las dejó las líneas. Él aportó, y si quiere transferir su línea a otra persona la vende nomás (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

> El monto depende de la institución. Por ejemplo, (...) [en la nuestra] el ingreso de motos es 2.000 bolivianos la inscripción; de auto es 4.000 o 5.000 Bs. Hay otras instituciones más antiguas que cuesta 10.000 dólares, porque ya son antiguas y tienen sus paradas en todo lado, y salen completos sus pasajeros (Griseldo Robles, socio Cooperativa 1 de Julio).

Adquirir una "línea" equivale a una inversión que se valoriza con el tiempo. Se aplica el mismo criterio de los inversionistas que compran acciones con la expectativa de obtener un mayor rédito futuro,

> Hay personas que cuando comenzó este sindicato se compraron la línea porque sabían que iba a crecer, y no tenían movilidad; (...) después ya se compraron movilidad y empezaron a trabajar (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

Entonces, el valor de las líneas está determinado por el patrimonio, ya sea en activos materiales (terminales y locales) como en activos intangibles, relacionados con el reconocimiento de la asociación y la clientela ya establecida. Lo mismo que en cualquier otra empresa, el prestigio de la "marca" también valoriza la acción. Por ejemplo, la falta de vehículos disponibles o de una organización que diera regularidad al servicio en Buenavista hizo que los usuarios prefirieran a las asociaciones de Yapacaní antes que a la asociación local: "El problema fue que dejaron la ruta o que no habían muchos autos para cubrir la ruta" (*Ibíd.*).

Un socio de Montero considera que la única barrera de entrada a la asociación es la capacidad de inversión: "Claro, hay un número de acciones y la cooperativa a veces saca a la venta nuevas acciones o (...) un dueño quiere vender, y si [algún interesado] tiene plata compra nomás, con plata todo se compra" (Lucio Soliz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno). Tampoco se constata discriminación de género: "Las mujeres pueden comprar una línea; si tienen plata no hay problema, pueden meter su auto" (*Ibíd.*).

Sin embargo, la existencia de cupos restringidos o ya asignados como una autorregulación del mercado, a través de la restricción de la oferta, resulta evidente en el siguiente testimonio: "¿Cómo entrar?, cuando uno de los socios se muera, [pero] ¡estos collas no se mueren nunca!" (*Ibíd.*). Quienes trabajan en una ruta ya ocupada por una asociación, cooperativa o sindicato se autodenominan "transporte libre", aunque reciben el nombre de "piratas".

> ¿Aquí hay transporte libre? Sí, esos se llaman los piratas, tienen placa particular. Fulano dice: "lléveme" y el otro dice "vamos". Deberían estar asociados, pero nadie los controla. ¿Cómo se los puede distinguir? La placa y la viñeta. Tienen el nombre de la cooperativa, no tiene más que el SOAT. No funciona porque ven que no da; por eso, ¿qué van a hacer?, tienen que dejarlo (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista).

> Los piratas son el transporte libre, si los pillamos los corremos a chicote, o les pinchamos las llantas, se roban los pasajeros y se meten a la ruta (Lucio Soliz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno).

La acción, entonces, es percibida como un capital simbólico, además de como capital de inversión. Los precios del derecho de línea dependen de la rentabilidad de la ruta. Don Orlando Áñez, un montereño que trabajó durante diez años en el trufi Santa Cruz-Montero, señala las dificultades y barreras de exclusión económica. Nos explicó que tiene amigos, pero que entrar

> Es muy difícil porque la línea cuesta 20.000 dólares, pero hay que esperar que un socio la quiera vender. Ya no hay campo para entrar así nomás. Entonces, venden "casados" la vagoneta y la línea por 30.000 y hasta 32.000 dólares, y uno tiene que comprarlo en el estado en que esté.

Se trata de barreras de entrada destinadas a restringir una competencia que podría significar la disminución de beneficios. Sin embargo, a diferencia de otras modalidades de barreras de entrada que recurren a la influencia sobre el poder político para establecer patentes, derechos y otras restricciones, las asociaciones que hemos estudiado tienen la suficiente capacidad organizativa para asumir por sí mismas, con acciones de hecho, la intimidación y el rechazo al ingreso de nuevos actores individuales y, sobre todo, a la creación de nuevas asociaciones.

1.2 Generación del capital económico

Las formas de acceso al capital inicial incluyen distintas estrategias: los créditos de instituciones financieras, solicitados a través de las asociaciones, o la reinversión de excedentes obtenidos en la agricultura. Este es el caso de Buenavista, donde la producción frutícola ha permitido a muchos socios de la zona generar el capital para comprar los vehículos, de modo que la actividad del transporte es para ellos secundaria y tiene un carácter de inversión y capital social.

Sin embargo, las asociaciones también facilitan y gestionan las solicitudes de préstamo ante las entidades financieras, de acuerdo con los sistemas de microcrédito. El ser socio de una asociación de transporte se convierte en un aval para la obtención de créditos. Asimismo, la facilidad de acceso a créditos se presenta como indicador de la solidez de la asociación, por ejemplo, para la obtención de activos como terminales y sedes para los asociados. Uno de los socios

de Yapacaní comenta: “Yo tengo dos vehículos. El primero lo compré con mi ahorro propio. El segundo lo compré con un crédito de la financiera Fortaleza” (Mario, socio Trufi Yapacaní-Montero-Santa Cruz). Es decir que las instituciones financieras se han adecuado a la capacidad de endeudamiento y a los bienes que ofrecen los asociados como garantía: tener una “línea” certificada por la asociación y dejar como garantía el propio vehículo.

1.2.1 Análisis de ingresos y costos: casos en la ruta Norte integrado

Con el propósito de cuantificar las utilidades netas que el transportista percibe diariamente por cada vehículo, y que podrían proyectarse a periodos mensuales o anuales, analizamos la cuestión a través de dos casos de estudio para esta ruta (véase el cuadro 20):

Cuadro 20
Características de asociaciones tipo en la ruta Norte integrado

	Caso de estudio 1	Caso de estudio 2
Asociación	Sindicato 10 de Febrero	Cooperativa de transporte Germán Moreno
Localidad	Yapacaní	Montero
Núm. de afiliados	600 afiliados activos	300 socios
Costo de la línea	2.000 dólares EE UU	3.500 dólares EE UU
Tramo de servicio	Yapacaní-Santa Cruz (130 km)	Montero-Santa Cruz (50 km)
Vueltas diarias	1 viaje de ida y vuelta	3 viajes ida y vuelta

Fuente: elaboración propia.

Los siguientes cuadros identifican los ingresos y los egresos diarios del transportista, incluyendo los gastos en que incurre el asociado que conduce personalmente su vehículo, además de las previsiones por depreciación, amortización del crédito y el pago de la línea. El cuadro 21 compara los resultados de tres tipos de vehículos, que proporcionan beneficios diferentes: el que lleva cinco pasajeros es un automóvil pequeño que tiene el inconveniente de acomodar dos pasajeros adelante (quinto pasajero), la vagoneta modelo Ipsum lleva siete pasajeros y las vagonetas Noah llevan ocho pasajeros.

Cuadro 21
Balance diario individual calculado para sindicato 10 de Febrero Yapacaní-Santa Cruz-Yapacaní (con pago de préstamo)

Datos / Montos (en Bs)	Vagoneta Noah 8 pasajeros	Vagoneta Ipsum 7 pasajeros	Auto 5 pasajeros
Ingresos diarios	**368,00**	**322,00**	**230,00**
Venta de pasajes (23 Bs c/u, ida y vuelta)	368,00	322,00	230,00
Costos directos diarios	**67,60**	**67,60**	**62,60**
Combustible (GNV Genex)	25,00	25,00	20,00
Cambio de aceite	10,00	10,00	10,00
Lavados	5,70	5,70	5,70
Agua verde para radiador	0,90	0,90	0,90
Peaje	6,00	6,00	6,00
Alimentación durante viaje	20,00	20,00	20,00
Costos fijos o indirectos/día	**70,30**	**58,83**	**53,45**
Amortización de crédito e intereses	50,60	39,10	34,50
Pago semanal de cuota sindical	8,60	8,60	8,60
Pago anual de inscripción	1,25	1,25	1,25
Pago anual al municipio	0,80	0,80	0,80
Cambio de llantas	3,81	3,81	3,05
Depreciación	No se considera	No se considera	No se considera
Amortización pago de línea	5,25	5,25	5,25
Sueldo diario	**100,00**	**100,00**	**60,00**
Resultado	**130,10**	**95,57**	**53,95**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

Así, el cuadro 21 presenta el caso de un socio que cubre el pago del crédito y puede comprar un nuevo vehículo obteniendo un nuevo crédito e incrementando el capital a partir de sus utilidades (para Noah, 130,10 Bs diarios, 3.252,5 Bs mensuales y 39.030 Bs anuales). Los otros modelos dan utilidades menores, pero, además de su sueldo, el transportista dispone de un saldo para reinversión, compra de activos en el transporte o en otros negocios, o para incrementar el patrimonio familiar. En este caso, el transportista paga un crédito, pero al finalizar la vida útil del vehículo, no tendrá nada para comprar uno nuevo; no le alcanza para guardar la depreciación.

Cuadro 22
Balance diario individual calculado para asociado tipo sindicato 10 de Febrero, Yapacaní-Santa Cruz-Yapacaní (con capital propio y previsión para depreciación)

Datos / Montos (en Bs)	Vagoneta Noah 8 pasajeros	Vagoneta Ipsum 7 pasajeros	Auto 5 pasajeros
Ingresos diarios	**368,00**	**322,00**	**230,00**
Venta de pasajes (23 Bs c/u, ida y vuelta)	368,00	322,00	230,00
Costos directos diarios	**67,60**	**67,60**	**62,60**
Combustible (GNV Genex)	25,00	25,00	20,00
Cambio de aceite	10,00	10,00	10,00
Lavados	5,70	5,70	5,70
Agua verde para radiador	0,90	0,90	0,90
Peaje	6,00	6,00	6,00
Alimentación durante viaje	20,00	20,00	20,00
Costos fijos o indirectos/día	**61,07**	**54,73**	**50,09**
Amortización de crédito e intereses	No se considera	No se considera	No se considera
Pago semanal de cuota sindical	8,60	8,60	8,60
Pago anual de inscripción	1,25	1,25	1,25
Pago anual al municipio	0,80	0,80	0,80
Cambio de llantas	3,81	3,81	3,05
Depreciación	41,30	34,96	31,14
Amortización pago de línea	5,25	5,25	5,25
Sueldo diario	**100,00**	**100,00**	**60,00**
Resultado	**139,33**	**99,67**	**57,31**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

El cuadro 22 presenta el caso de un socio que ha adquirido su vehículo con capital propio, procedente de distintas fuentes (donación familiar, herencia, capital acumulado en otros rubros como el sector agropecuario, venta de otros activos familiares, etc.). Se considera que al concluir la vida útil del vehículo, tiene la posibilidad de comprar uno nuevo del mismo precio o mayor. Estas utilidades son mayores si el socio inicia el negocio con capital propio. En el cuadro 21 se aprecia también que los ingresos varían según la capacidad de los vehículos, si bien los costos —tanto los directos como los indirectos— varían en menor proporción.

Cálculo de utilidades individuales para el caso 2

El cuadro 23 presenta el caso de un transportista que ha adquirido su vehículo con un crédito. El cálculo contempla la amortización del crédito, pero no incluye previsión para reposición. La asociación trabaja con vagonetas Noah para esta ruta, por lo que solamente se hace el cálculo para ese tipo de vehículo.

Cuadro 23
Balance diario individual calculado para asociado tipo cooperativa Germán Moreno, Montero-Santa Cruz-Montero (con pago de préstamo)

Datos / Montos calculados en Bs	Vagoneta Noah 8 pasajeros
Ingresos diarios	**216,00**
Venta de pasajes (9 Bs c/u, 3 vueltas)	216,00
Costos directos diarios	**49,60**
Combustible (GNV Genex)	10,00
Cambio de aceite	10,00
Lavados	5,70
Agua verde para radiador	0,90
Peaje	3,00
Alimentación durante viaje	20,00
Costos fijos o indirectos/día	**70,97**
Amortización de crédito e intereses	50,60
Pago semanal de cuota sindical	8,60
Pago anual de inscripción	1,25
Pago anual al municipio	0,80
Cambio de llantas	3,05
Depreciación	No se considera
Amortización pago de línea	6,67
Sueldo diario	**60,00**
Resultado	**35,43**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

El cuadro 24 presenta el caso de un socio que no necesita amortizar crédito, por haber adquirido el vehículo gracias a la diversificación de actividades, como la producción agropecuaria, de modo que trabaja con un capital inicial de ahorros propios. Así, el socio Lucio Soliz, con 17 años de antigüedad en la Cooperativa de Transporte Germán Moreno, señala: "La mayoría somos asociados con vehículo propio. Todos tienen su línea y su vehículo propio. (...) La mayoría compramos con propios fondos; no hay ayuda de nadie".

Cuadro 24
Balance diario calculado para asociado tipo cooperativa Germán Moreno (Montero-Santa Cruz-Montero) (con capital propio y con depreciación)

Datos / Montos calculados en Bs	Vagoneta Noah 8 pasajeros
Ingresos diarios	**216,00**
Venta de pasajes (9 Bs c/u, 3 vueltas)	216,00
Costos directos diarios	**49,60**
Combustible (GNV Genex)	10,00
Cambio de aceite	10,00
Lavados	5,70
Agua verde para radiador	0,90
Peaje	3,00
Alimentación durante viaje	20,00
Costos fijos o indirectos/día	**61,67**
Amortización de crédito e intereses	inexistente (0)
Pago semanal de cuota sindical	8,60
Pago anual de inscripción	1,25
Pago anual al municipio	0,80
Cambio de llantas	3,05
Depreciación	41,30
Amortización pago de línea	6,67
Sueldo diario	**60,00**
Resultado	**45,73**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

Consideramos dos casos en esta línea: el primero con amortización de crédito, y el segundo sin amortización de crédito pero con previsión para reposición. En ambos supuestos, el resultado es inferior al de la línea de Yapacaní, lo que muestra la diversidad y heterogeneidad de los ingresos y egresos entre las líneas. Es preciso cruzar estos datos cuantitativos con la información cualitativa, que revela la configuración de las redes económicas, esta vez desde la perspectiva y la percepción de los propios actores.

1.2.2 Diversificación de ingresos

Independientemente de la cuantía de los beneficios obtenidos en el sector del transporte —que pueden diferir incluso dentro de una misma organización, en función de la capacidad del vehículo y el tipo de trabajo (como socio o como chofer)—, casi siempre es una fuente de ingresos complementaria dentro de la economía popular. Se menciona que el trabajo en el transporte es parte de la diversificación de los ingresos obtenidos, ya sea por el socio o por la familia, en otros rubros. Los entrevistados señalan a la agricultura como fuente principal de ingresos, e incluso de acumulación para comprar un vehículo, y el transporte, combinado con el trabajo agrícola o el comercio, complementa los ingresos familiares. Esta estrategia diversificada de ingresos familiares responde a la lógica de la economía popular: "La mayoría son del lugar y los socios han logrado ahorrar con su trabajo en árboles frutales" (Zenón Ortiz, socio Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

Según los transportistas entrevistados, los ingresos no son tan elevados porque es un trabajo que da ganancias, pero a la vez tiene muchos gastos operativos y depreciación, que cuando se presentan suponen una pérdida, no sólo por el costo de reparación, sino por la utilidad cesante en los días en los que el vehículo no puede trabajar. Otro factor que disminuye los ingresos es la competencia entre asociaciones: "No da mucho para decir que ganamos, porque hay mucha competencia también. Los repuestos están cotizados al dólar" (*Ibíd.*).

En cambio, los informantes clave de las localidades estudiadas (en este caso Buenavista), coinciden en que el transporte es económicamente rentable, como cualquier otro negocio; de lo contrario, los

transportistas ya se habrían retirado del sector. Es un rubro lucrativo, a pesar de las dificultades propias del mismo:

> Si su turno le toca allá, tiene que quedarse, aunque viva acá. Sí, es una vida sacrificada. Pero de que ganan, ganan. Por eso hay tanto. Si no ganaran, lo dejan y se dedican a otra cosa (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista).

Es precisamente el nivel moderado de los beneficios del transporte lo que explica su carácter complementario como fuente de ingresos. Muchos socios dejan temporalmente el transporte porque en determinadas épocas les conviene más trabajar en sus propiedades agrícolas. Esta situación se ve corroborada por informaciones en otras rutas: en época de cosecha, cuando más gente se moviliza, muchos socios dejan de trabajar, por lo cual la demanda de transporte aumenta, mientras que la oferta disminuye.

Un dirigente del Sindicato 10 de Febrero de Yapacaní considera importante desmitificar la creencia de que el sector da grandes ganancias:

> El ingreso apenas cubre las deudas. No podríamos decir que las ganancias del transporte son demasiadas. Ningún transportista es rico por las ganancias de este rubro. Si tiene algunos otros ingresos por agricultura o ganadería, está mejor parado. Simplemente es para mejorar al vehículo, sus herramientas de trabajo. Ni casas buenas tienen (Lucio Rodríguez Zerma, secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero).

En síntesis, el trabajo en el sector proporciona ingresos complementarios respecto a otros rubros productivos, pero en la percepción de los propios transportistas, esta actividad no reditúa grandes ganancias, aunque los informantes clave opinan lo contrario. Es un sector que sobre todo crea empleos y redes de vinculación, además de conferir prestigio social.

1.3 Distribución y acumulación del capital económico

El dueño o accionista tiene la libertad de permanecer en la asociación o dejarla, y se considera justo que como retribución a su inversión se quede con la mayor parte del excedente, debido a la

concepción cultural "rentista" que prevalece en el transporte. El vehículo y la línea se consideran activos, como los inmuebles que deben proporcionar al propietario una "renta". Como explica un informante clave, "El socio gana mucho más que el chofer. El chofer tiene que entregar su renta fija todos los días" (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista). Si bien el chofer ocupa un lugar central en la dinámica económica porque es quien genera el excedente para el dueño de la línea y del vehículo, puede ingresar o salir de la entidad sin producir ningún efecto en el funcionamiento de la misma. Su única forma de lograr un excedente económico para sí mismo es hacer más turnos o contratar trabajos extra, muchas veces sin conocimiento del dueño del vehículo. Así, "para ganar un poquito más, tiene que hacer por lo menos unos 140 [Bs]; matoneará más a la moto o al vehículo para que salga con renta. Depende de cuánto más va a trabajar, si trabaja de noche" (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto). De modo que las ganancias de cada chofer dependerán de su trabajo: "el que quiere trabajar, puede generar dinero diario (...) Los choferes son gananciosos" (Don Carlos, socio Asociación 16 de Julio).

1.3.1 Modalidades que rigen el trabajo de los choferes

El trabajo de los choferes puede regirse con arreglo a varias modalidades, todas ellas establecidas para garantizar ingresos a los socios, que son los inversionistas, de manera que los choferes asuman el riesgo del negocio.

El chofer que gana porcentaje

El chofer que gana porcentaje se queda con una proporción de lo obtenido en cada vuelta. El dueño del vehículo pone el coche, así como su inversión en la línea. El chofer pone su trabajo, el combustible, los peajes y la cuota diaria que se paga a la empresa o asociación para el mantenimiento de la oficina (5 Bs o más, según las vueltas que dé). Es una variante del contrato "al partido", común en la tradición agropecuaria[45]. Los choferes viven de las ganancias obtenidas en el

45 En el contrato "al partido", el dueño de la tierra compra las semillas, los fertilizantes y las herramientas. El agricultor prepara la tierra y la siembra, y entrega la mitad de la cosecha al propietario.

trabajo diario; a la forma de ganar algo más es hacer "carreras" fuera del turno o ruta, a las que denominan "expresos".

El chofer que entrega renta al propietario

El chofer que da renta al propietario tiene que entregar un monto fijo por vuelta. El chofer paga el peaje, el combustible y paga el aporte diario a la empresa; solo la ganancia restante queda para el chofer: "El chofer (...) Le entrega una renta; cada día tiene que entregar 200 Bs, y el chofer tiene que hacer los 200 para entregar al propietario, ellos ya arreglan" (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró). Un informante clave explica que existe un sistema de rotación para que los choferes compensen la diferencia de ingresos entre distintos recorridos.

El chofer asalariado

Esta modalidad es la menos frecuente en las asociaciones y sindicatos. Generalmente el chofer trabaja a destajo y recibe un monto fijo por vuelta, el cual es insuficiente para mantenerse. Según los choferes de Montero, "Un chofer gana alrededor de 50 Bs al día... es nada para llevar a la casa". El que gana es el dueño (Chofer Trufi Montero-Santa Cruz). Las declaraciones muestran incluso el descontento respecto a su situación de dependencia: "El chofer trabaja; en cambio, el socio, el dueño, está echado mirando novelas; él gana de arriba nomás. El chofer trabaja todo el día por 50 Bs, si a eso le saca su comida, 25 Bs, lleva 25 Bs a su casa, con eso no se puede vivir" (*Ibíd.*).

Las declaraciones muestran también que los choferes calculan claramente los beneficios que obtienen, y al no tener capital, no pueden acceder a un mayor excedente. Por otro lado, la desprotección laboral a la que se enfrentan es evidente:

> Apenas alcanza para llevar a la casa, cómo va a poder juntar para un auto (*Ibíd.*).
>
> Yo trabajé 8 años con una señora y no me dio mis beneficios. Entonces yo hablé al sindicato, y me dijeron que le iban a hablar y hasta ahorita nada. El sindicato sólo defiende a los socios, y el chofer que se pudra. Si hay accidentes, por ejemplo, primero lo sacan al vehículo y el chofer tiene que salir por sus medios, nadie lo defiende (*Ibíd.*).

> Había uno que empezó a hablar (...). Ese chofer decía: "armemos un sindicato, no tenemos a nadie que nos defienda". Entonces lo botaron, pero no directamente. Le sacaron que él había bebido con el vehículo hacía tres semanas, y lo quisieron botar, pero en reunión se vio que no se lo podía botar por algo que pasó hace tanto tiempo, entonces lo suspendieron sin auto. Venía aquí y se sentaba, un día, dos días, tres días, esperando que le dieran auto, hasta que a las tres semanas se *acobardó*[46] y se fue. O sea no los sacan directamente pero los sacan con pretextos. Por eso yo no le he dicho nada; si se enteran me van a botar por cualquier motivo (*Ibíd.*).

Los choferes asalariados ocupan el nivel más bajo en el proceso productivo del sector, porque sólo poseen para vender su fuerza de trabajo, en una relación obrero-patronal muy clara, pero sin protección laboral. La situación es similar a la que sufren los choferes del transporte urbano en Santa Cruz, con la diferencia de que los interprovinciales tienen la posibilidad de hacer un número limitado de vueltas (viajes de ida y vuelta). Esta situación se encontró también en Montero. La mitad de los transportistas de Yapacaní son choferes y la otra mitad socios.

Este testimonio de un socio de Yapacaní sintetiza las diferencias entre choferes y socios:

> Los asociados tienen todo el derecho de la institución; dan forma al reglamento interno; en cambio el chofer, no. Le doy un ejemplo: yo soy un asociado pasivo, quiero ser activo, no tengo motocicleta y no quiero manejar; entonces me consigo un chofer. El chofer le da al socio su renta y él sigue trabajando para él, otras horas.
>
> (...) El chofer no tiene beneficios, es empleado, se retira en cualquier momento. Un asociado, si trabaja todo el día de 6 a 6 de la mañana, va a ganar 100 o 110 bolivianos por día. Un chofer tiene que hacer un poquito más si quiere ganar, porque tiene que cargar su combustible, [apartar algo] para su comida (Mario, socio Trufis Yapacaní-Montero-Santa Cruz).

Las entrevistas permiten establecer la jerarquización del sector del transporte interprovincial, encabezada por el directorio, los socios

46 Regionalismo cruceño que significa cansarse o hastiarse de una situación.

dueños de línea, los choferes que dan renta fija, los que reciben un porcentaje y los asalariados.

1.4 Uso de los excedentes

Los casos analizados permiten determinar la existencia de excedentes, que son variables entre asociaciones, e incluso dentro de una misma asociación, dependiendo de los vehículos y las rutas. Como en los estudios de caso se ha previsto tanto la amortización del crédito como la depreciación para la compra de un nuevo vehículo, se constata que es posible, al concluir la vida útil del vehículo, la compra de uno nuevo. Y si el vehículo hubiera sido adquirido con capital propio, también es posible comprar uno nuevo. Por lo general, se da una renovación parcial del motor a los dos años de uso, para alargar la vida útil del vehículo. Los vehículos ya "trabajados" solamente se pueden vender para uso dentro de localidades pequeñas.

Quienes se quedan con el excedente, entonces, son los socios, como inversionistas del capital. Los choferes ven imposible adquirir un vehículo propio solamente con sus ahorros, porque sus ingresos son reducidos. Su única opción sería obtener un crédito y convertirse en socios, teniendo que trabajar en primer lugar para pagar los créditos y amortizar el costo de la "línea", que a veces, también se adquiere mediante crédito.

El flujo de reinversión proviene de la actividad agropecuaria y se dirige hacia el transporte, como una forma de diversificación productiva de la economía popular, que el *Informe PNUD 2005* describe así:

> Entendemos por diversificación ocupacional la combinación de distintas actividades laborales y productivas, realizadas al mismo tiempo por miembros de las unidades económicas domésticas. La participación en más de una actividad económica es una estrategia de las familias para lograr su reproducción física, sicológica y social frente a las oportunidades y limitaciones de su entorno inmediato (PNUD 2005: 209).

El excedente también se invierte en las asociaciones. En los casos estudiados, la asociación 16 de Julio y la 10 de Febrero se han fusionado y funcionan en una misma sede propia, que todos los asociados tienen derecho a disfrutar. Los miembros de la cooperativa Germán Moreno están orgullosos de la inversión realizada en su propia terminal: "Si gano, como socio de la institución, usufructúo para mis gastos y también beneficio a mi institución. Por ejemplo, hemos comprado esta terminal en 350.000 dólares. Es esfuerzo propio de los socios" (Lucio Soliz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno).

El patrimonio de las asociaciones son sus sedes sociales y terminales privadas que les permiten acumular y compartir un capital de uso común y que todos los socios pueden usufructuar. Una cuestión por verificar, en relación con lo que ocurre en las otras rutas, sería que la acumulación de un patrimonio institucional sea un objetivo buscado en consenso y sometido a un riguroso control social. Una parte de la inversión (vehículo) es individual, y la otra parte (derecho de línea) se da en la asociación, lo que permite apropiarse de las ganancias privadas, pero por otro lado, aportar y recibir de la asociación el derecho de usufructo de los bienes comunes.

En este sentido, en el sector del transporte no se cumple la "paradoja boliviana", caracterizada por el PNUD en términos de:

> baja confianza en la esfera productiva y alta confianza en las otras esferas sociales. La experiencia expresa la coexistencia entre, por un lado, alta reciprocidad, confianza y cultura asociativa en las esferas social y política y, por el otro, bajo nivel de confianza e incipientes prácticas asociativas en la esfera económica (PNUD 2005: 220).

En síntesis, se da una apropiación privada del excedente, que se puede destinar a la reinversión en el rubro del transporte, en otras actividades productivas o en el patrimonio familiar. Pero además, se da la reinversión en la adquisición de patrimonio de uso colectivo para los asociados, como las terminales y sedes. Ambos usos del capital coexisten y se complementan mutuamente.

2. Transformaciones de las redes económicas en la ruta hacia Guarayos

En esta ruta trabajan dos tipos de organizaciones de transporte: las empresas, que eran los medios de transporte tradicionales, prestan el servicio mediante autobuses con capacidad para 50 personas, llamados *flotas*. Por Pailón pasa la línea 131 del Este, y en Ascensión de Guarayos existen dos empresas, la Trans del Oriente y la Trans Guarayos, que se alió con la 102. Como explica un chofer,

> La característica de las flotas es que van recogiendo pasajeros en las localidades y pueblos. Es una empresa de varios dueños. Hay algunos que tienen dos flotas, otros una. Hay otros que tienen hasta tres buses (Wildo, chofer empresa La Estrella del Este).

Por otro lado, están las asociaciones, los sindicatos y las cooperativas, que pertenecen a muchos asociados. En Pailón, la Cooperativa de Transporte Mixto Pailón, la Asociación de Transporte 13 de Mayo y el Sindicato Mixto El Soyero. Se caracterizan por realizar viajes rápidos con vagonetas. Las asociaciones propias de San Julián son la 8 de Noviembre, la 25 de Abril y la 24 de Junio. Otras asociaciones son la 1º de Mayo y la 15 de Agosto. También pasan por allí vehículos de la cooperativa de transporte 20 de Enero, de San Ramón.

El surgimiento de asociaciones en las rutas donde ya estaban establecidas las empresas provocó una resistencia inicial, pero las instituciones del pueblo de Ascensión de Guarayos apoyaron a las asociaciones por su servicio más rápido. En realidad, las empresas de buses van de Santa Cruz de la Sierra a las localidades, pero no pertenecen al pueblo. Entonces, coexisten ambos tipos de organizaciones, con dos lógicas económicas diferentes: la asociativa gremial y la empresarial. La mejora de las carreteras facilitó el ingreso de vehículos más pequeños, que requieren una inversión menor, democratizando así el acceso de nuevos transportistas al sector.

2.1 Inserción en las redes de transporte: costo del ingreso y barreras de entrada

El presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos, Lino Barrientos, señala los requisitos para acceder al transporte:

> Lo primero es tener un vehículo. Si se van a meter en el transporte pesado, es cumplir los requisitos, tener una flota y ver si hay un cupo. [...] Sé que ellos tienen líneas que las venden, a veces las dan a plazos.

Lino Barrientos, también explica que los ingresos del sector transporte dependen de la inversión realizada:

> Depende de la categoría. Por ejemplo, las flotas, cada unidad cuesta de 80.000 a 100.000 dólares. La misma inversión le permite generar recursos y la sociedad le garantiza esa utilidad, porque es el servicio que más se usa. Cada vehículo lleva 50 pasajeros.

El mismo concejal afirma que la empresa Trans-Oriente surgió como competencia a la Trans-Guarayos, lo cual provocó conflictos: "La Trans Guarayos pugnaba por no dejar entrar a la otra empresa; dice que no corresponde su resolución ministerial, porque la Transoriente está para la categoría micros".

En cambio, la inversión para ingresar a las asociaciones y a las cooperativas es considerablemente menor, porque comprar un vehículo Noah supone una inversión de unos 10.000 dólares, y el costo de la "línea" de la asociación 8 de Noviembre es de 7.000 dólares.

En la práctica, el crédito fácil y la habilitación de la carretera asfaltada allanaron el acceso de otros oferentes al mercado de servicios de transporte. Ya en las asociaciones nuevas, se limita el acceso para mantener el control sobre el mercado. Lucio Copa, del sindicato 8 de Noviembre, aduce razones para la limitación del ingreso de nuevos socios:

> No es por amistades, sino de acuerdo a la necesidad de la institución; no hay vacancias para nuevos socios. La verdad, está lleno ahorita, nosotros tenemos hartos afiliados. Han surgido otros sindicatos. Fácil es crear, pero captar al cliente, al usuario, es difícil; ellos mismos lo están palpando.

Pero las asociaciones se encuentran con un mercado limitado, al que aplican sus propios controles. Jacinto Menchaca, dirigente del Bloque Chiquitano, se refiere al sindicato Trans Ascensión del Señor en Guarayos:

> El sindicato ha sido pionero. Con oficinas propias, han tenido confianza en nosotros por los servicios y también están familiarizados con nosotros, las empresas grandes se mostraron celosas, pero como somos del lugar, porque las flotas son de Santa Cruz, no tenían más que aceptar.

El precio de los pasajes también es diferenciado: mientras las flotas cobran 30 Bs el pasaje, las vagonetas Noah cobran 40 Bs.

Las asociaciones tienen una identidad corporativa: "Nosotros somos tres instituciones: cooperativa, sindicato y asociación. No hay diferencia; las tres instituciones hacemos lo mismo" (Jacinto Menchaca, socio Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor). Esta lógica organizativa viene de la organización de sindicatos y asociaciones, que están afiliados a la Federación Departamental 16 de Noviembre, y las cooperativas a la Federación Departamental de Cooperativas de Transporte, Fedectrans. Al igual que las cooperativas, todas las asociaciones conciertan sus políticas en el departamento. Por su parte, los trabajadores de la empresa Trans Guarayos se identifican con la misma:

> ... para mantener la flota, a veces no da, a veces ni para el dueño, pero a fin de no quedar mal con la gente, seguimos. Hay días que se pierde y días que se gana. La movilidad está arriba de 70 mil dólares, otras más buenas cuestan más de 180 mil. Recuperar la inversión demora. [...], en combustible, peaje, ya sea la comida, se necesita unos mil bolivianos, el pasaje es a 30 Bs. Necesitamos mínimo 30 pasajeros de ambos lados. El peaje es sumamente caro.

Ambos tipos de transporte son servicios sustitutivos, pero a la vez tienen elementos de diferenciación. El menor precio y la rapidez frente a la comodidad y la confianza de salir en un horario establecido y tener seguridad (menos accidentes). Respecto al acceso a capital para ingresar al negocio, la forma usual es el crédito. Varios entrevistados opinan al respecto:

> No es muy fácil conseguir crédito del banco, pero no es tan difícil, porque teniendo usted una casa o un lote, un respaldo, le dan nomás (Jacinto Menchaca, socio Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor).

> Compré mi movilidad con crédito y con préstamo de un familiar (Humberto Rivera Cardozo, secretario de relaciones Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre).

> El sindicato ayuda para que podamos sacar crédito del banco Prodem. Es el cuarto vehículo que tengo. Se envejece y hay que renovar otra herramienta. Siempre los fui comprando con créditos (Oscar Rodríguez, socio Sindicato de Transporte Interprovincial 24 de Junio).

> Las que más han ayudado son las cooperativas, porque se prestan plata para comprar moto, y con lo que *pavean*[47] ya juntan plata y pagan el crédito. (...) El interés ha bajado un poco antes era carísimo y ahora han bajado, porque ya hay más clientela que se inscribe para sacar estos préstamos (Nilda, usuaria, Ascensión de Guarayos).

Algunos socios tuvieron que emigrar para acceder a un capital inicial: "Para comprarme este cacharro yo me emigré a España. Trabajé allá un tiempito y vine a comprarme esto. Pero no me conviene por el camino malo. Acuérdese que hemos bloqueado el otro día por eso" (Cristobal, socio La Estrella del Oriente). Otro socio afirma con orgullo: "lo pagué al contado por importación directa con mis propios recursos. Yo tengo ahorro de transporte, siempre trabajé en transporte" (Casiano Quispe, socio Cooperativa Trans Ascensión). Estas mismas formas de acceso al capital se presentan en otras rutas: capital propio proveniente del trabajo en otro rubro (agropecuario o emigración), capital proveniente del mismo rubro de transporte, préstamos de un familiar o crédito de una institución financiera.

2.2 Generación del capital económico

El transporte forma parte de la economía popular, y genera excedentes de manera desigual, como se evidencia en los casos analizados:

> La economía popular se presenta en variadas formas organizativas —unipersonales, familiares, comunitarias, cooperativas— cuyo sentido está dado por la utilización de su fondo de trabajo con el objetivo de lograr la reproducción transgeneracional de la vida de sus miembros —biológica y cultural— en condiciones siempre mejores (PNUD 2005: 62).

El actual proceso de crecimiento económico ha reforzado la creación de empleos vinculados con la economía popular. Según los

47 *Pavear*: en la jerga de los transportistas, conseguir "pavos", pasajeros.

estatutos de las organizaciones, cada asociado puede tener un vehículo, y hasta dos, en algunos casos. En realidad es un microempresario, considerando las microempresas como unidades económicas que eligen ser excluidas del sistema de regulación estatal. Por otro lado, está la insuficiente capacidad de la mayoría de los gobiernos municipales para establecer institucionalidad económica. Esto es, un sistema de registro municipal de automotores que permita cobrar impuestos.

A continuación se analizan las pérdidas y ganancias en el transporte, mostrando las diferentes lógicas de acumulación. En esta ruta, tomamos como ejemplo el Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre, de San Julián, conformado por 412 miembros. Como ejemplos de situaciones económicas disímiles en la misma ruta, se analiza el caso de la empresa de transporte Trans Guarayos de Ascensión de Guarayos y, finalmente, la cooperativa Trans Ascensión de Guarayos con 114 socios (véase el cuadro 25).

Cuadro 25
Características de asociaciones tipo en la ruta hacia Guarayos

	Caso de estudio 1	Caso de estudio 2	Caso de estudio 3
Asociación/Empresa	Sindicato mixto de transporte 8 de Noviembre	Empresa Trans Guarayos	Cooperativa Trans Ascensión de Guarayos
Localidad	San Julián	Ascensión de Guarayos	Ascensión de Guarayos
Núm. de afiliados	412	8	114
Costo de la línea	7.000 dólares EE UU	25.000 dólares EE UU	2.000 dólares EE UU
Tramo de servicio	San Julián-Santa Cruz 150 km	Ascensión-Santa Cruz 300 km	Ascensión-Santa Cruz 300 km
Vueltas diarias	Dos vueltas (ida y retorno)	Una vuelta (viaje de ida)	Dos vueltas (ida y retorno)

Fuente: elaboración propia.

El cuadro 26 muestra que el asociado obtiene una ganancia considerable, porque incluye las reservas para depreciación y pago de la línea que le permitirían ahorrar el monto necesario para reponer su vehículo. También se autoasigna un sueldo de 70 Bs diarios para los gastos de reproducción familiar que lo ubican dentro del promedio de ingresos del sector. El resultado obtenido le permite reinvertir, incrementando su capital en transporte o en otros rubros. En el caso de San Julián,

los entrevistados revelan su vinculación directa con la producción agropecuaria, pues en temporada de cosecha escasean los vehículos.

Cuadro 26
Balance diario calculado para asociados
Sindicato mixto de transporte 8 de Noviembre
San Julián-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación)

Cálculo para vagoneta Noah 8 pasajeros	Monto (Bs)
Ingresos diarios	**400,00**
Venta de pasajes (25 Bs c/u, 2 vueltas)	400,00
Costos directos diarios	**122,60**
Combustible (GNV Genex ida y gasolina el retorno)	75,00
Cambio de aceite	10,00
Lavados	5,70
Agua verde para radiador	0,90
Peaje	11,00
Alimentación durante viaje	20,00
Costos fijos o indirectos/día	**133,66**
Pago de cuota sindical a federación y confederación	4,70
Pago anual al municipio	0,80
Cambio de llantas	3,81
Depreciación	41,00
Amortización pago de línea	13,35
Sueldo diario	**70,00**
Resultado	**143,74**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

Como se aprecia en el cuadro 27, el resultado de la empresa por viaje (y por día) es de 718,80 Bs, cubriendo la amortización del pago de la línea y la depreciación. Una parte de estos resultados, que sería difícil cuantificar, se destina al pago de secretarias, alquiler de oficinas y otros gastos operativos. Los choferes son explotados por la empresa, debido a que reciben solamente un porcentaje de los pasajes. La empresa siempre gana, porque está compartiendo el riesgo del negocio con el chofer, quien como asalariado, igual tiene que cumplir con su trabajo, cualquiera sea el ingreso. Esta práctica

convierte al chofer en un "costo variable", cuando debería ser un "costo fijo" para la empresa: "En esta empresa, nosotros como choferes ganamos aquí porcentaje, dependiendo de la cantidad de pasajeros" (Julio, chofer Trans Guarayos). Otro aspecto favorable para la empresa es el hecho de que no paga impuestos municipales. Por otro lado, el transporte interprovincial no emite factura y por tanto no paga IVA. Los impuestos que pagamos dentro del régimen simplificado no corresponden al tamaño de las empresas, en las que cada autobús usado tiene un costo mínimo de 85.000 dólares y los propietarios poseen entre uno y tres vehículos.

Cuadro 27
Balance diario calculado para
Empresa de transporte Trans-Guarayos,
Ascensión de Guarayos-Santa Cruz
(con capital propio y con depreciación)

Cálculo para autobús grande Flota 50 pasajeros	Montos (Bs)
Ingresos diarios	**1.500,00**
Venta de pasajes (30 Bs c/u, un viaje de ida)	1.500,00
Costos directos diarios	**627,10**
Combustible (diésel)	223,20
Cambio de aceite y filtros	32,66
Lavados	50,00
Agua verde para radiador	2,60
Parchado de llantas	8,60
Peaje	130,00
Alimentación para el chofer	30,00
Pago a chofer 10%	150,00
Costos fijos o indirectos/día	**155,10**
Impuestos nacionales	0,00
Pago anual al municipio	0,00
Cambio de llantas	45,80
Depreciación	77,50
Amortización pago de línea	31,80
Resultado	**718,80**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

El cuadro 28 presenta el caso de una cooperativa de la localidad de Ascensión de Guarayos:

Cuadro 28
Balance diario calculado para asociados
Cooperativa Trans-Ascensión del Señor,
Ascensión de Guarayos-Santa Cruz
(con capital propio y con depreciación)

Cálculo para vagoneta Noah 8 pasajeros	Montos (Bs)
Ingresos diarios	**640,00**
Venta de pasajes (40 Bs c/u, 2 vueltas)	640,00
Costos directos diarios	**236,40**
Combustible	165,00
Cambio de aceite	20,00
Lavados	8,60
Agua verde para radiador	1,80
Peaje	11,00
Alimentación durante viaje	30,00
Costos fijos o indirectos/día	**303,30**
Pago semanal de cuota sindical	4,70
Pago anual al municipio	0,00
Cambio de llantas	3,81
Depreciación	41,00
Amortización pago de línea	3,81
Sueldo diario	250,00
Resultado	**100,30**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

Se ha calculado un resultado de 100 Bs/día, además de un sueldo de 250 Bs diarios (equivalente a la renta que entrega un chofer). Este sueldo garantiza al asociado un buen ingreso de 6.250 Bs mensuales, con la posibilidad de reinvertir. Se hizo el cálculo con combustible GLP (gas de garrafas), que aunque está prohibido, es tolerado mediante convenio hasta que se instale un surtidor de GNV. Mientras tanto, los bajos precios del GLP disminuyen sus costos operativos y les permiten obtener una buena ganancia.

Sin embargo, existen problemas que entorpecen las operaciones del sector en esta zona. En el tramo San Julián-Guarayos, los transportistas enfrentan la escasez de combustible, tanto de gasolina como de GNV. A esto se añade el mal estado de la carretera, que aunque está asfaltada presenta baches muy profundos y continuos, lo que incrementa sus costos operativos. Por ese motivo, hay insatisfacción respecto al precio del pasaje:

> El camino es malo y [... estropea] llantas, amortiguador, todo lo que es suspensión. [...] El pasaje de 40 es insuficiente; por lo menos debería ser 50 Bs para 300 km de recorrido. Llevando 7 pasajeros, 40 Bs es muy barato (Wildo, chofer La Estrella del Este).

Los problemas de combustible traen consigo problemas con las autoridades, que cobran multas:

> Si la policía los encuentra con el tanque de GLP, (...) hay que pagar 50 o 100 Bs [de multa]. Aquí no trabajamos con Genex (GNV), sino con tanque de GLP (...) Si bien el gobierno ha donado equipos de GNV, no nos sirve porque aquí no hay surtidor. Por lo tanto, hemos pedido una prórroga hasta que haya surtidores (Jacinto Menchaca, socio Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor).

Los casos estudiados muestran que las empresas obtienen mejores resultados que las asociaciones. Pero en términos de distribución y democratización de los ingresos, las asociaciones y sus vagonetas diversificaron la oferta de transporte y permitieron que los ingresos beneficien a sectores más amplios de la población y con menor inversión.

En este sentido, las redes sociales actuaron como "difusión de innovaciones"; concretamente, el acceso a vehículos más rentables que los autos de cuatro pasajeros, permitiendo la expansión de las redes económicas y plantear una competencia a las empresas establecidas con anterioridad. Con las demandas de mejorar las carreteras para reducir los costos operativos, "las asociaciones actúan como mecanismos que ayudan a resolver las externalidades y los problemas de coordinación para la acción colectiva" (Monge y Hartwich 2008).

2.3 Distribución y acumulación del capital económico

Como se vio en la sección anterior, los choferes de las empresas son los menos beneficiados. A pesar de que tienen una autopercepción positiva, sus resultados son más bajos que los de la empresa. La lógica empresarial se ampara en la informalidad para no pagar impuestos municipales, pero tampoco asegura a sus trabajadores, situación generalizada en el rubro del transporte.

En cambio, un chofer de un sindicato, que recibe 120 Bs por vuelta, considera el trabajo en el transporte como una actividad complementaria. Cuando se le pregunta si piensa comprar una línea, responde que no:

> Porque más me interesan otras cosas. Si me dedico de chofer, no vivo yo (...) Tenemos negocios en Santa Cruz, en el rubro del comercio. Nadie vive trabajando de chofer. Ni idea. Es como un complemento a los ingresos. Con 120 Bs no mantiene a la familia (Wildo, chofer La Estrella del Este).

En síntesis, las empresas, y por tanto sus accionistas, son las que se llevan la mayor parte del excedente, pues una mayor inversión da también una mayor rentabilidad, por las economías de escala. Los asociados a cooperativas tienen un retorno variable que les permite reproducir su actividad y disponer de un fondo para la compra de un nuevo vehículo. Los choferes no propietarios son sujetos de explotación, tanto en las empresas como en las asociaciones; ellos transfieren la plusvalía hacia los dueños, aumentando la ganancia de éstos. La lógica del mercado hace que sin intervención del Estado para hacer cumplir las leyes laborales, difícilmente cambiará la situación de explotación y la precariedad laboral de los choferes asalariados.

2.4 Uso del excedente

En la ruta hacia Guarayos, las redes económicas de las localidades de Pailón, San Julián y Ascensión vinculan a los sectores de producción agropecuaria con el transporte de pasajeros. Un socio explica así la diversificación productiva:

> La mayoría aquí trabaja en transporte y agricultura. La mayoría tienen su chaco. En otras líneas alcanza, porque trabajan a Genex (GNV). Aquí no alcanza solo con gasolina. Ese es el problema. Después, se saca 500 dólares por mes, hasta 700 (Socio Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor).

El saneamiento de tierras a favor de pequeños propietarios, el apoyo estatal a través de la Empresa de Apoyo a la Producción de Alimentos (EMAPA) y el incremento general del ingreso en el departamento constituyen un contexto favorable, que facilita el acceso al crédito y una mayor oferta de vehículos de transporte para satisfacer la también creciente demanda. En la diversificación, los transportistas rotan estacionalmente entre distintas actividades económicas, y el transporte es una más de sus inversiones. En palabras del dirigente de un sindicato de San Julián,

> En esta época de cosecha hay mucho movimiento, faltan móviles, porque no todos los socios trabajan. A algunos les conviene más la agricultura, se van a su chaco. Trabajamos los que no tenemos más que el transporte. Muchos, la línea la tienen como una inversión, pero no la trabajan (David Jora, socio Sindicato de Transporte Interprovincial 24 de Junio).

Por otro lado, varios entrevistados afirman que sus esposas se dedican al comercio. En esta ruta intercultural, las redes sociales facilitan el acceso a asociaciones, y a la vez las familias se entrelazan en redes de comercio. En este sentido, los informantes clave de CIPCA explican que el transporte forma parte de una dinámica económica de acumulación y diversificación. La "línea" es un activo de acumulación que se valoriza con el tiempo. Entonces, se invierte capital en transporte y, en un momento dado, se extraen excedentes del sector que circulan en el conjunto de la economía local.

> En el transporte el sistema capitalista se maneja por cadenas. (...) Un mismo socio tiene tres espacios en varios mercados. Algunos tienen sus tienditas, compran su movilidad, pone su chofer para generar su economía, le genera ingresos. Como todo capitalista, le paga al chofer 100 o 150 Bs; lo demás es para el dueño (...) (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

3. Reconfiguraciones de las redes económicas en la ruta hacia el Chaco

3.1 Inserción en las redes de transporte: costo del ingreso y barreras de entrada

Esta ruta es la más conflictiva en lo que se refiere a la protección del mercado, como se explicará posteriormente. Al igual que en la ruta hacia Guarayos, se percibe aquí la competencia entre los buses grandes de las empresas y las vagonetas Noah de asociaciones relativamente nuevas.

Asimismo, las asociaciones conforman bloques para defender sus rutas y, para mantener su nivel de ganancias, establecen barreras de ingreso o restringen la actividad de otras asociaciones e intentan regular su trabajo por turnos. Así, la red económica no sólo tiene una regulación interna, con turnos estrictos de salidas y paradas, según el beneficio económico potencial, sino que imponen una regulación de la competencia entre asociaciones, eliminando a los que quedan fuera de los acuerdos. Roberto Menchaca, presidente del Bloque Chiquitano, explica:

> Los bloques mandan cartas a las autoridades, diciendo "aquí ya somos tantos y ya no pueden entrar más, y no vamos a permitir que entren más". [...] En la ruta Camiri-Santa Cruz se ha conformado un bloque; se han elegido tres representantes de cada empresa.

Las formas de acceso al capital inicial son similares a las descritas para otras rutas, es decir, a través de préstamos o como producto de la acumulación en otras actividades: "Con préstamo sacamos entre varios, y entre los mismos nos garantizamos. Cuando alguien no completa para pagar, los demás le prestamos y de ahí nos devuelve al otro mes, para ser puntuales" (Don Pablo, Asociación de Transporte Cruz del Sur). Otros, como Miguel Ángel Velázquez, de la cooperativa Andrés Ibáñez, manifiestan que compraron su vehículo al contado con el dinero que obtuvieron trabajando en el exterior.

Marisol Mejía, ejecutiva de la financiera Fassil en Camiri, con amplia experiencia en el sector microfinanzas, afirma que las entidades financieras están presentes en distintas ciudades intermedias. Entre

las entidades financieras más importantes, menciona a Ecofuturo, la cooperativa Jesús Nazareno y las financieras Fassil, Fortaleza y Prodem. En cambio, "los bancos trabajan poco en microfinanzas y menos en provincias", añade. Explica que las entidades financieras establecen condiciones de crédito para equipamiento, mantenimiento y renovación de vehículos. Las garantías pueden ser a sola firma, prendarias (con los documentos del vehículo), hipotecarias y personales.

Entre las dificultades relacionadas con el financiamiento del sector transporte menciona: "Aquí no se ha podido establecer la línea como garantía, como sucede en la ciudad porque no están establecidos los precios de las líneas". Añade que los transportistas podrían evolucionar y acceder a créditos, pero sus oportunidades de financiamiento están restringidas. En las provincias es difícil registrar un vehículo como garantía debido a que

> El sector se desenvuelve en la informalidad. No trabajan con seguro como les exigimos las financieras. Ni siquiera tienen los vehículos a su nombre, sino que los compran con poderes; no tienen documentación al día, no están inscritos en el municipio (Marisol Mejía, experta en microfinanzas, Camiri).

Esta informante clave calcula que un 50% de los vehículos se autofinancian fuera del sistema financiero. Pero, como aspecto positivo, resalta que la mora del sector transporte es muy baja, ya que solo se concede créditos a los que cumplen con los requisitos y a partir de los cálculos de costos que realizan las entidades financieras como herramienta para optimizar el análisis de la capacidad de pago del sector.

3.2 Generación del capital económico

Para comparar los ingresos entre distintas asociaciones de la ruta hacia el Chaco, se toma como casos de estudio a la Asociación de transporte 14 de Marzo, que cubre la ruta Santa Cruz-Abapó, a la Cooperativa de transporte Andrés Ibáñez de Camiri y a la empresa Trans Charagua, tradicional de Charagua (véase el cuadro 29).

Cuadro 29
Características de asociaciones tipo en la ruta hacia el Chaco

	Caso de estudio 1	Caso de estudio 2	Caso de estudio 3
Asociación/Empresa	Asociación de Transporte 14 de Marzo	Empresa de transporte Trans-Charagua	Cooperativa de transporte Andrés Ibáñez
Localidad	Abapó	Charagua	Camiri
Núm. de afiliados	80 socios	8 socios	80 socios
Costo de la línea	800 dólares EE UU	10.000 dólares EE UU	800 dólares EE UU
Tramo de servicio	Santa Cruz-Abapó 150 km	Santa Cruz-Charagua 150 km	Santa Cruz-Camiri 300 km
Vueltas diarias	2 vueltas (ida y retorno)	1 vuelta (sólo ida)	2 vueltas (ida y retorno)

Fuente: elaboración propia.

Cuadro 30
Balance diario individual calculado para Asociación de Transporte 14 de Marzo (80 socios) ruta: Santa Cruz-Abapó (con capital propio y con depreciación)

Cálculo para vagoneta Noah 8 pasajeros	Montos (Bs)
Ingresos diarios	**320,00**
Venta de pasajes (20 Bs c/u, 2 vueltas)	320,00
Costos directos diarios	**112,30**
Combustible (GNV Genex y gasolina)	40,00
Cambio de aceite	20,00
Lavados	8,60
Agua verde para radiador	1,80
Peaje	9,00
Alimentación durante viaje	30,00
Parchado de llantas	2,90
Costos fijos o indirectos/día	**171,00**
Pago semanal de cuota sindical	4,70
Pago anual al municipio	0,00
Cambio de llantas	3,80
Depreciación	41,00
Amortización pago de línea	1,50
Sueldo diario	**120,00**
Resultado	**36,70**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

El cuadro 30 muestra que la Asociación 14 de Marzo de Abapó logra cubrir sus costos operativos variables y destinar un monto para el pago de la línea y la depreciación del vehículo. También comprende un sueldo diario o renta que debería pagarse al socio propietario. Sin embargo, le quedan pocas opciones para reinvertir en otros rubros. Su excedente mensual apenas llega a los 917 bolivianos, pero como tiene un sueldo ya contemplado de 3.000 Bs (calculado sobre 25 días trabajo/mes), podría disminuir su consumo y priorizar la inversión en otros rubros. La ruta Abapó-Santa Cruz está sujeta a una intensa competencia, pero al mismo tiempo su dinámica es estacional: se incrementa en los fines de semana, lo cual podría dar opción a hacer más carreras.

El cuadro 31 permite apreciar una situación muy diferente en el caso de la empresa Trans-Charagua:

Cuadro 31
Balance diario calculado para autobús empresa de transporte Trans-Charagua (Charagua-Santa Cruz) (con capital propio y con depreciación)

Cálculo para autobús grande Flota 49 pasajeros	Montos (Bs)
Ingresos diarios	**2.450,00**
Venta de pasajes (50 Bs c/u, un viaje de ida)	2.450,00
Costos directos diarios	**430,00**
Combustible (diésel)	241,80
Cambio de aceite y filtros	32,66
Lavados	50,00
Agua verde para radiador	2,60
Parchado de llantas	12,90
Peaje	10,00
Alimentación para el chofer	20,00
Pago a chofer por día	60,00
Costos fijos o indirectos/día	**180,80**
Impuestos nacionales	0,00
Pago anual al municipio	0,00
Cambio de llantas	45,80
Depreciación	116,00
Amortización pago de línea	19,10
Resultado	**1.839,20**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

La empresa tiene la posibilidad de cubrir sus costos, asignar un monto como previsión de la depreciación y acumular un buen excedente. Con un solo vehículo, su excedente mensual llegaría a 45.980 Bs, considerando 25 días de trabajo. Al mismo tiempo, las condiciones de explotación de los choferes asalariados son innegables. Los ingresos diarios llegan a ser de Bs 60 para los choferes, como lo verificó el investigador de nuestro equipo Julio Gutiérrez, que se presentó respondiendo a un aviso de trabajo para la ruta Santa Cruz-Charagua-Monteagudo:

> El sueldo era de 1.800 Bs mensuales y el viático por cada viaje 20 Bs. [...] Se sale a las 10 de la mañana de Santa Cruz hacia Charagua, se llega allá a las 5 de la tarde, se descansa unas horas y el retorno es a las 12 de la noche con pasajeros. Llega a Santa Cruz a las 8 de la mañana (...). En la tarde sale hacia Monteagudo, que es un solo viaje por día, y duermen en Monteagudo, ahí les dan alojamiento. Se trabaja seis días a la semana, un día de descanso (Julio Gutiérrez, investigador).

Tal como sucede en la ruta hacia Guarayos, en el Chaco existe acumulación de excedentes por parte de las empresas. En la terminal de Camiri pudimos constatar que las empresas habilitan nuevos buses cuando se presentan más pasajeros (también llaman a choferes para que se hagan cargo de los buses adicionales). Es decir que las empresas tienen la posibilidad de disponer de más activos para responder a un incremento de la demanda.

Para ilustrar la situación de las cooperativas, el cuadro 32 detalla el caso de la cooperativa Andrés Ibáñez de Camiri, con vehículos Ipsum.

A pesar de la menor capacidad de sus vehículos, estos asociados también obtienen una buena rentabilidad. Con un sueldo mensual de 3.000 Bs, tendrían la opción de reinvertir un excedente de 85.000 Bs al año, tendencia que se ve favorecida por la lógica de acumulación de los trabajadores del transporte, en su mayoría migrantes de occidente o sus hijos. Sin embargo, estas ganancias están muy por debajo de las que obtienen las empresas.

Cuadro 32
Balance diario calculado para asociados cooperativa de transporte Andrés Ibáñez (80 socios) Santa Cruz-Camiri (con capital propio y con depreciación)

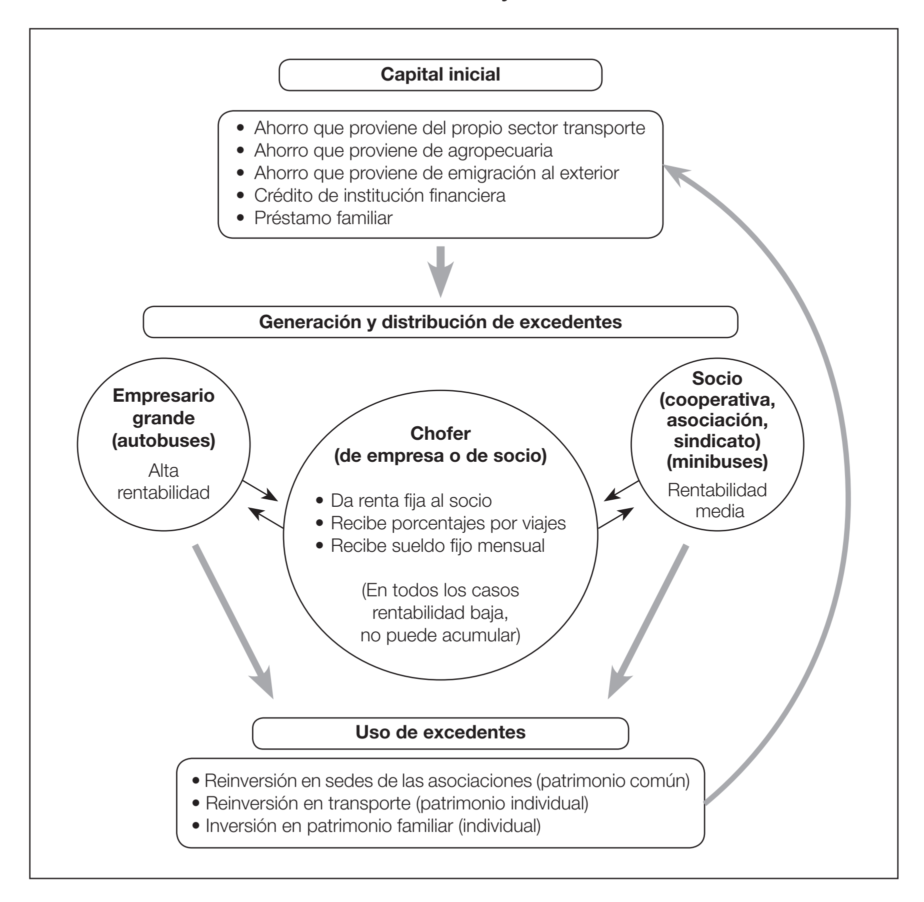
Cálculo para vagoneta Ipsum 7 pasajeros	Montos (Bs)
Ingresos diarios	**700,00**
Venta de pasajes (50 Bs c/u, ida y vuelta)	700,00
Costos directos diarios	**249,20**
Combustible (GNV Genex y gasolina)	170,00
Cambio de aceite	20,00
Lavados	8,60
Agua verde para radiador	1,80
Peaje	16,00
Parchado de llantas	2,90
Alimentación durante viaje	30,00
Costos fijos o indirectos/día	**167,40**
Pago de cuota sindical	4,70
Pago anual al municipio	0,80
Cambio de llantas	3,81
Depreciación	36,20
Amortización pago de línea	1,90
Sueldo diario	120,00
Resultado	**283,40**

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

3.3 Distribución y acumulación del capital económico

El gráfico 5 presenta una síntesis del proceso de distribución del excedente en las tres rutas:

Gráfico 5
Generación, distribución y uso de excedentes



Fuente: elaboración propia.

3.4 Uso de los excedentes

Los excedentes se destinan a la amortización del crédito y a la reinversión en el instrumento de trabajo. Los asociados disponen de escaso margen para acumular excedentes, como lo testimonia un socio de Abapó: "Lo principal es que uno guarda semanal para pagar el crédito mensual y lo que sobra es para los gastos de la casa y algún desperfecto eventual que tenga el trufi" (Don Pablo, socio Asociación de Transporte Cruz del Sur). El propietario del vehículo reinvierte una parte de la ganancia en el mantenimiento del mismo:

> No gasté en el motor porque lo compré en buen estado, seminuevo. Lo que le compré fue llantas nuevas, batería y focos halógenos (...) porque para viajar de noche se ocupa buena luz, ya que la gente, sus animales no los encierra y en la noche se cruzan por la carretera y ya han pasado accidentes de colegas, con muerte, y el SOAT nos paga solo a las personas, y los vehículos no los tenemos asegurados contra choques. Así que el dueño hace arreglar el trufi con sus propios medios (*Ibíd.*).

Es interesante destacar la reinversión de las asociaciones en la propia sede, que ofrece servicios para los asociados. El disfrute de este patrimonio común hace que los socios aporten para el patrimonio común, y a la vez, se apropien de su excedente de manera individual. En síntesis, el crecimiento y la diversificación de la economía en las provincias durante los últimos siete años han propiciado un contexto favorable para el incremento del parque automotor, democratizando el acceso a nuevos actores económicos. Sin embargo, las empresas se apropian de la mayor parte de los excedentes, por su posición más ventajosa en el mercado. En el actual contexto político, tanto las asociaciones antiguas como las nuevas se encuentran en condiciones de disputar el excedente económico a las empresas. Pero todos ellos se desenvuelven en el marco de la informalidad.

Sin embargo, hay condiciones desfavorables que incrementan los costos operativos y limitan la acumulación de capital. Por ejemplo, el mal estado de la carretera, como en el caso del tramo San Ramón-Guarayos, y la inexistencia de asfalto, como en el tramo El Espino-Charagua. Las condiciones laborales de los transportistas son similares a la mayoría de trabajadores de la economía popular, sin ninguna protección. Los ingresos promedio de los transportistas asociados se encuentran en algunos casos por encima —y en otros alrededor— del promedio de la Encuesta de Hogares 2011, pero los choferes asalariados son los que enfrentan las peores condiciones (véase el cuadro 33).

Cuadro 33
Comparación de resultados diarios del transporte interprovincial
Estudios de caso de las tres rutas seleccionadas

Caso	Nombre y forma de organización	Tipo de vehículo	Resultado diario (en Bs)	Rentabilidad	Número de socios
1	Sindicato 10 de Febrero, Yapacaní-Santa Cruz (con pago de préstamo)	Vagoneta Noah (8 pasajeros) Vagoneta Ipsum (7 pasajeros) Auto (5 pasajeros)	130,10 95,57 54,00	Media Media Baja	600
2	Sindicato 10 de Febrero, Yapacaní-Santa Cruz (con capital propio y previsión para depreciación)	Vagoneta Noah (8 pasajeros) Vagoneta Ipsum (7 pasajeros) Auto (5 pasajeros)	139,30 99,70 57,30	Media Media Baja	600
3	Cooperativa Germán Moreno, Montero-Santa Cruz (con pago de préstamo)	Vagoneta Noah (8 pasajeros)	45,73	Baja	300
4	Cooperativa Germán Moreno, Montero-Santa Cruz (con capital propio y previsión para depreciación)	Vagoneta Noah (8 pasajeros)	143,70	Media	300
5	Sindicato mixto 8 de Noviembre, San Julián-Santa Cruz (con capital propio y previsión para depreciación)	Vagoneta Noah (8 pasajeros)	35,40	Baja	412
6	Empresa Trans-Guarayos, Ascensión-Santa Cruz (con capital propio y previsión para depreciación)	Autobús grande (50 pasajeros)	718,80	Alta	8
7	Cooperativa Trans-Ascensión del Señor Ascensión de Guarayos-Santa Cruz (con capital propio y previsión para depreciación)	Vagoneta Noah (8 pasajeros)	100,30	Media	114
8	Empresa Trans-Charagua (con capital propio y con depreciación)	Autobús grande (49 pasajeros)	1.839,20	Alta	8
9	Asociación 14 de Marzo, Abapó-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación)	Vagoneta Noah (8 pasajeros)	35,70	Baja	80
10	Cooperativa Andrés Ibáñez, Camiri-Santa Cruz (con capital propio y con depreciación)	Vagoneta Ipsum (7 pasajeros)	283,40	Media	80

Fuente: elaboración propia, a partir de datos obtenidos en entrevistas y cálculo de costos.

Los diez casos estudiados muestran la heterogeneidad de los resultados del transporte. En efecto, muchos de los que obtienen créditos tienen la posibilidad de cumplir con los pagos, y el sector permite una previsión para la reposición de su instrumento de trabajo en el caso de las asociaciones que trabajan con vehículos medianos (vagonetas Ipsum y Noah). Sin embargo, cuando se da una rentabilidad baja, muchos transportistas terminan consumiendo su inversión[48]. Los datos cualitativos complementan la información respecto a la vinculación del transporte con el comercio y la construcción, como sectores en los que se reinvierten los excedentes de capital familiar, mientras que la asociación incrementa sus activos a través de la construcción de sedes, oficinas y terminales privadas.

48 Varios entrevistados coinciden en mencionar casos de fracaso de personas que incursionaron en el sector sin experiencia o en rutas menos rentables.

CAPÍTULO V

Transformaciones en las redes sociales del transporte interprovincial

Entender las redes sociales del sector del transporte interprovincial implica analizar la *estructura de la red social*, que incluye la ubicación de los nodos/actores en lugares y funciones dentro de la red, las lógicas de inclusión y exclusión (implícitas o explícitas), las posiciones centrales y periféricas de los miembros de la red, las trayectorias individuales, familiares y sociales de acceso a la red. Pero implica analizar también el *funcionamiento de la red*, que está determinado por las relaciones (verticales, horizontales o transversales) entre los nodos/actores, así como la expansión de las redes y los procesos de regulación de dicha expansión.

En este capítulo se analizan además las *relaciones de poder y los conflictos* presentes en las relaciones entre los nodos de la red (verticales, horizontales y transversales), conflictos que pueden ser internos o externos a la red. Finalmente, se abordan los *componentes culturales y de género* de las redes, los cuales hacen referencia a las modalidades culturales de agrupación, trabajo y manejo del dinero, a los procesos de aculturación y a los modos y niveles de participación de hombres y mujeres (división del trabajo) en el transporte interprovincial.

1. Redes sociales en la ruta Norte integrado

1.1 Generación de las redes: estructura

El análisis de las redes parte de la estructuración del nodo o unidad mínima de la red, que en el caso del transporte interprovincial es la asociación, el sindicato o la cooperativa (micro red). Esta última establece interacciones con otras asociaciones, conformando

federaciones o bloques que constituyen una red-estructura mucho más amplia y compleja (meso red), que a su vez establece vínculos con otros sectores productivos y económicos de la región y del país, donde se teje una macro red.

Toda red cuenta con una estructura, que en el caso del transporte interprovincial es de tipo sindical, heredada de los movimientos campesinos y de los inmigrantes andinos, donde las asociaciones/nodos se articulan a otras, pero se organizan como instituciones autónomas, en tanto cuentan con instrumentos para regular el ingreso de nuevos miembros y el funcionamiento, además de estatutos orgánicos y reglamentos internos.

> Hay sindicatos de transporte y cooperativas de transporte. El sindicato tiene otros métodos de institución y las cooperativas otro. Son parecidas, pero tienen otra administración, personería jurídica, comité de vigilancia (Sr. Egüez, propietario de gasolinera, Buenavista).

La estructura de las asociaciones está determinada por los reglamentos, que especifican los lugares y funciones que ocupan los miembros de la institución, donde cada elemento se constituye en un nodo que establece una serie de relaciones con los demás elementos del sistema. Así, las asociaciones/nodos están compuestas por el directorio, que es la instancia en que los socios elegidos dirigentes coordinan, informan, convocan a asambleas y hacen efectivas las decisiones referentes a la admisión y exclusión de socios, sanciones a choferes, la administración de bienes de la institución y las negociaciones con autoridades y dirigentes de otros sectores. Los directorios se eligen por periodos cuya duración varía de una cooperativa a otra. Por ejemplo, en la asociación de trufis Santa Cruz-Montero se elige cada dos años. La instancia de regulación, operativizada por la función del jefe de línea, se encarga de supervisar el recorrido de los vehículos en la ruta asignada, mientras que el tesorero y la secretaria tienen las funciones de recaudar los aportes y organizar los turnos de salida, llegada y los recorridos de los vehículos.

Los socios activos son los que hacen uso de la línea al poner en circulación uno o dos vehículos a los que tienen derecho al comprar la línea, mientras que los socios pasivos mantienen la línea sin uso, “como una inversión”:

> Socios activos son los que tienen herramienta de trabajo [vehículo], y pasivos son los socios que aportan con sus cuotas mensuales, en otros sentidos para la institución (Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero).

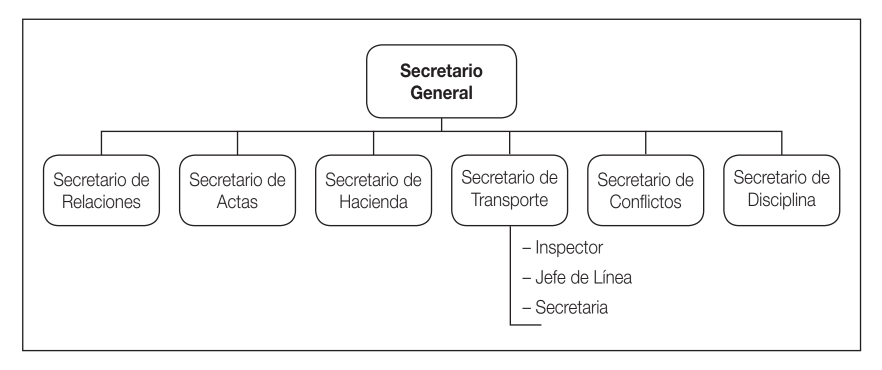
Otro lugar diferenciado es el que ocupan los choferes, quienes establecen diversos acuerdos económicos con los dueños de las líneas (socios), bajo las modalidades de renta fija, porcentaje de ganancias o salario fijo. El gráfico 6 muestra las posiciones institucionales dentro de las asociaciones, sindicatos y cooperativas. Otra categoría interesante es la de los socios *alquilantes* [arrendatarios] de líneas, que a menudo son familiares de los socios propietarios.

Gráfico 6
Organización de las asociaciones de transporte

Fuente: elaboración propia.

Los sindicatos y asociaciones tienen una estructura similar, mientras que las cooperativas presentan la característica de tener un Consejo de Administración y otro de Vigilancia, de acuerdo a la normativa de organización cooperativa. Cada asociación adquiere características propias de acuerdo a su forma organizativa. Por ejemplo, el gráfico 7 presenta el organigrama institucional del sindicato 10 de Febrero de Yapacaní:

Gráfico 7
Organigrama del sindicato 10 de Febrero (Yapacaní)



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

En las redes sociales del transporte interprovincial, los miembros de las entidades son actores que se encuentran vinculados en el cumplimiento de sus funciones, que están delimitadas por su lugar o posición dentro de la institución. Conviene distinguir entre el carácter central de la posición de socios y dirigentes y el carácter periférico de la posición de los choferes.

Las condiciones de ingreso o inclusión de las asociaciones de la ruta Norte integrado están dadas por la compra de un derecho de línea y el cumplimiento de requisitos regulados en los estatutos orgánicos y reglamentos internos de cada línea, que pueden variar según la antigüedad y las características de las asociaciones. Éstas pueden ser exclusivamente de trufis, micros o mototaxis, o pueden ser “mixtas” al aceptar los tres tipos de transporte, como es el caso de la Cooperativa de Transporte Mixto Amboró, de Buenavista.

Un aspecto interesante de la admisión a una organización es la cláusula de exclusividad, es decir que un socio puede pertenecer únicamente a una asociación:

> El socio no puede pertenecer a ninguna otra institución; tiene que ser una persona libre de compromiso. Primero se investiga en cada institución si pertenece, las otras instituciones dan los datos, les preguntan por el nombre y ellos dicen si está o no asociado allá (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

Se trata, en suma, de un mecanismo de regulación y restricción a la propiedad de líneas, que limita asimismo la posibilidad de acumulación económica.

Aparte de la compra del derecho de línea, para el ingreso a las asociaciones se exige el cumplimiento de otros requisitos relacionados con el vehículo: papeles al día, seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT), buen funcionamiento, ficha técnica, así como requisitos para el chofer: licencia de conducir, certificado de buena conducta o constancia de no tener antecedentes policiales:

> Se presenta una solicitud de ingreso, fotocopia del carnet (...), la licencia de conducir, para qué sector va a querer. Obligatoriamente los papeles de la motocicleta y del auto, y también un informe de la PTJ para ver sus antecedentes [penales]. Se junta todo eso y se presenta a los asociados públicamente (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto).

Los choferes que satisfacen estas exigencias se autodefinen como trabajadores del transporte "legales", lo que añade un valor simbólico a su actividad, frente a los "ilegales", "piratas" o "chutos". Los entrevistados afirman que las condiciones de admisión a las asociaciones de transporte interprovincial en la ruta Norte integrado no son excluyentes desde el punto de vista formal, pues todo interesado que cuente con el dinero, cumpla con los requisitos formales y presente una referencia personal puede acceder a una línea y, por tanto, al derecho a trabajar en el transporte de pasajeros. Sin embargo, los elevados costos de la línea operan en la práctica como condiciones excluyentes, se evidencian condiciones explícitas e implícitas en las lógicas de inclusión y de exclusión.

Las lógicas de inclusión que condicionan la pertenencia a una organización de transporte interprovincial están vinculadas al capital económico y social. Es decir que los actores eligen formar parte de una red en función de los beneficios económicos y fundamentalmente sociales que la red les brinda. En este sentido, el ingreso a las redes sociales del transporte interprovincial sigue determinadas trayectorias que permiten a los actores hacer uso de sus vínculos ocupacionales, familiares, culturales o afectivos. Las entrevistas muestran que ser "conocido o familiar" de alguien vinculado al sector del transporte da ventajas en cuanto al acceso a información y obtención de garantías para mejorar la condición del chofer, de socio alquilante a socio propietario. La trayectoria social familiar es la que prevalece en la ruta Norte integrado: "la mayoría se anotician por sus parientes, porque algún familiar trabaja con auto y ellos también compran en la misma línea o se la pasan [transfieren]" (Carlos, socio Asociación 16 de Julio).

Otra trayectoria menos frecuente es la que sigue una persona que no cuenta con ninguna red de respaldo, como es el caso de uno de los entrevistados en Montero: "yo me empleé con una señora como su chofer hace 11 años, y de ahí he trabajado en transporte nomás; he cambiado de asociación, pero no de trabajo" (Beto, chofer Expreso Norte). Finalmente, otros trabajadores del transporte siguen una trayectoria impulsada por las redes sociales a las que pertenecían previamente. Tal es el caso de quienes llegan al transporte a través de amigos o conocidos: "yo empecé como chofer porque el dueño del micro me conocía de antes, y sabía que [yo] era honesto y trabajador, porque trabajaba como chofer de tractor y su compadre me empleaba" (Santos, chofer línea de micro Cooperativa 21 de Mayo).

En cambio, las lógicas de exclusión están dadas por el incumplimiento de los estatutos:

> La depuración o el retiro tiene dos aspectos: uno es cuando [el chofer] no cumple con los estatutos y el reglamento interno. Por ejemplo, falta de respeto a alguno de la directiva, manejar borracho, provocar un accidente de tránsito. Legalmente el estatuto dice que ese asociado tiene que ser depurado públicamente; lo hacemos por medio de prensa

> para que las personas vean que no está más en la asociación. Otro es por faltas leves: no ir a las reuniones, seis faltas continuas es depuración (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto).

Un aspecto interesante es la desvinculación pública del socio a través de la prensa, lo que implica la necesidad de resguardar la imagen o el prestigio "ganado" con años de trabajo disciplinado. De modo que es la valoración social lo que cada asociación protege y reinvierte como capital social, que luego deriva en la fidelización de los clientes y usuarios, en una mayor cantidad de pasajeros y por tanto más trabajo y mayores ingresos. Así, las sanciones y depuraciones se entenderían como un proceso, que por un lado mejora la calidad del servicio, pero por otro lado instaura relaciones de control/dominación.

La estructura de tipo sindical de las organizaciones evidencia la prevalencia de relaciones verticales, donde la asamblea decide los lineamientos de acción y el directorio ejerce el poder para hacer cumplir las disposiciones generales. En cambio, la relación entre los socios propietarios de líneas y copropietarios de la ruta y de los bienes de la institución configura una red consistente, densa y flexible, que tiende a fortalecerse económica y políticamente, así como permanecer en el tiempo, dados sus mecanismos de regulación interna (inclusión-exclusión) y su vinculación externa con otros sectores.

1.2 Funcionamiento de las redes: los tipos de relaciones internas y externas

El funcionamiento de las redes está determinado por la naturaleza de los vínculos, el contenido o "sustancia" del vínculo (es decir lo que fluye por medio de las relaciones: afecto, información, dinero) y el valor preciso de dicho vínculo. En el caso del transporte interprovincial, la naturaleza de los vínculos está determinada por su dirección (vertical, horizontal o transversal), mientras que el contenido del vínculo es económico y social, en tanto circulan capitales económicos y sociales. De modo que el valor de las redes puede ser positivo o negativo, dependiendo de las ganancias o pérdidas derivadas de la pertenencia a las mismas.

La unidad de análisis del enfoque de redes son las relaciones entre los actores, pues estudia los sistemas de relaciones y sus consecuencias sobre los fenómenos investigados. En este contexto, las relaciones entre los diversos actores/nodos de las asociaciones del transporte interprovincial podrían clasificarse como sigue:

- ***Relaciones verticales:*** son aquellas que se dan entre:
  - *Directorio-socios:* los socios que componen el directorio tienen a su cargo la implementación de los estatutos y reglamentos y la administración de las decisiones, los recursos y el capital social de cada asociación. Se encuentran en una posición de poder, pues son los que más inciden en las decisiones tomadas en asambleas o reuniones de directorio.
  - *Directorio-secretaria:* como sucede con otros cargos operativos que tienen la función de implementar las decisiones o disposiciones del secretario general de las asociaciones o del directorio de las cooperativas, esta es una relación vertical, pues la secretaria no tiene poder de decisión y está vinculada laboralmente como asalariada.
  - *Socios propietarios-choferes:* son relaciones verticales pues los propietarios tienen el poder de decisión sobre el medio de transporte, sobre el arreglo económico con el chofer y sobre las ganancias del trabajo de los choferes. La relación patrón-empleado es una relación dispar, donde el chofer tiene que acatar las disposiciones del propietario para conservar su trabajo y su fuente de ingresos.
  - *Instituciones normativas del Estado-asociaciones del transporte*: toda asociación local forma parte de instituciones regionales. Por ejemplo, las asociaciones de Montero, Buenavista y Yapacaní forman parte del Bloque Norte del transporte interprovincial sindicalizado, que está afiliado a la Federación Departamental de Transportiste 16 de Noviembre y ésta a su vez, forma parte de la Confederación Nacional de Choferes de Bolivia. Estos bloques se encuentran regulados por instancias de gobierno en los niveles municipal, departamental y nacional, en una relación jerárquica de regulación, fiscalización y defensa de intereses; dependen

legal y administrativamente de las autoridades municipales (para las rutas locales) y departamentales (para las rutas interprovinciales), todas ellas reguladas por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y por el Viceministerio de Transporte.

– ***Relaciones horizontales:*** Son las que se dan entre actores ubicados en un mismo nivel jerárquico dentro de las organizaciones.

  • *Entre los socios:* siendo el principal espacio de interacción las reuniones mensuales y las asambleas donde se debaten temas administrativos y decisiones que competen a los dueños de líneas. En la mayoría de las asociaciones se describió esta relación como competitiva y desleal a nivel personal, pero cohesionada a la hora de velar y defender los intereses comunes.

  • *Entre los choferes:* se trata de una relación a menudo fraterna, pues suelen compartir actividades recreativas y deportivas entre "colegas". Se percibe una tendencia a la solidaridad entre choferes frente a los propietarios de las líneas.

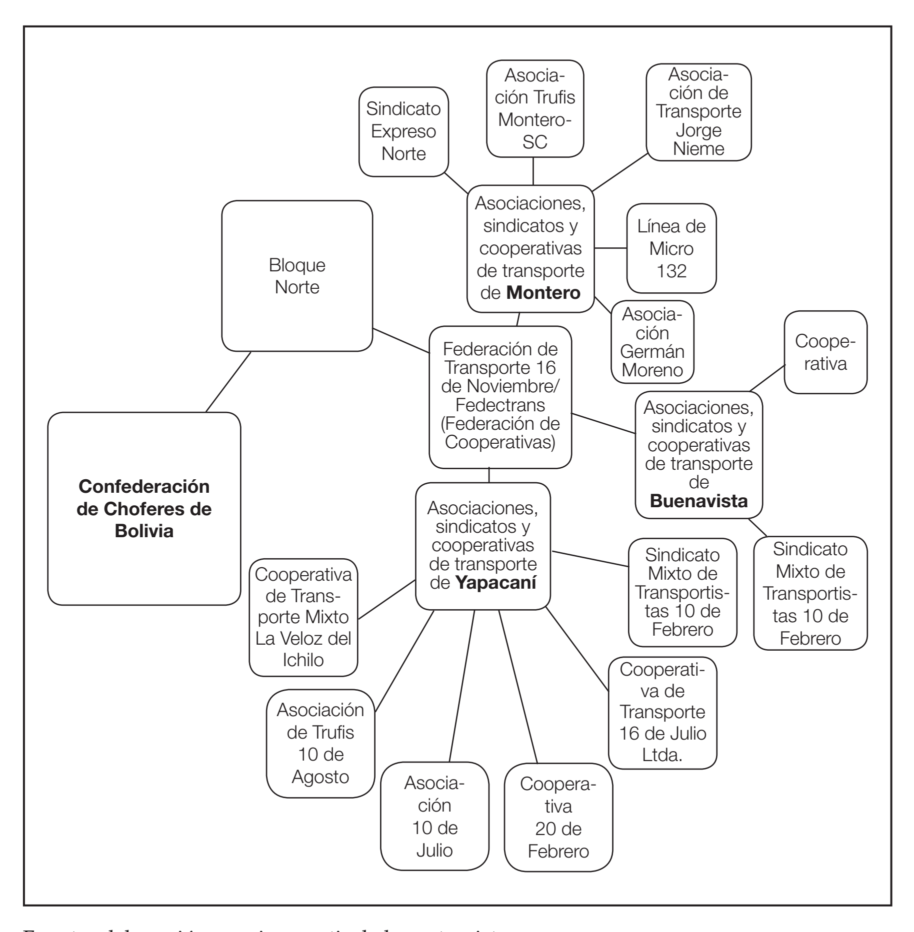
– ***Relaciones transversales:*** corresponderían a esta categoría las relaciones:

  • *Con directivos de otras asociaciones de transporte*, a fin de conformar los denominados "bloques" del transporte unido para sumar fuerzas en la defensa de las rutas de trabajo, demandas sectoriales (mejora del estado de los caminos, abastecimiento de combustible, seguros, financiamiento, etc.), además de la promoción de representantes en los gobiernos municipales y departamentales.

  • *Con otros sectores*, pues se va reconociendo el transporte interprovincial como un sector de gran peso político en la región. Así, las alianzas estratégicas con el sector del comercio y el sector productivo se asientan en relaciones transversales, principalmente en la medida en que se ha constatado en las tres localidades que el comercio depende de la posibilidad de transportar a los comerciantes y su mercancía, así como a los trabajadores y los insumos productivos.

El análisis de redes permite comprender que el sector del transporte interprovincial está conformado por el entramado de relaciones (horizontales, verticales y transversales) que se dan entre los distintos actores. En otras palabras, la red del transporte es el conjunto de lazos entre los actores o nodos, que pueden ser actores sociales o entidades sociales de cualquier otra índole (por ejemplo, empresas, grupos, organizaciones). El gráfico 8 muestra los distintos tipos de relaciones establecidas por los actores o nodos de la red del transporte interprovincial.

Gráfico 8
Redes del transporte interprovincial, ruta Norte integrado



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

Un segundo nivel de funcionamiento de las redes corresponde a las vinculaciones que el transporte interprovincial, en tanto macro red económica y social, mantiene con otros sectores de la economía local, determinando la configuración y reconfiguración de las redes del transporte interprovincial.

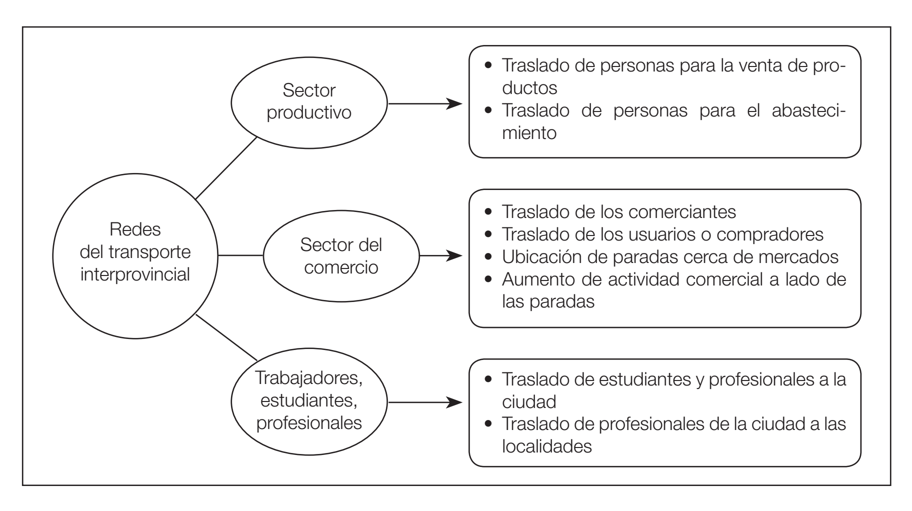
Las entrevistas, la revisión documental y las observaciones de campo permitieron constatar que el transporte es una actividad de la economía popular estrechamente vinculada con otras dos: el comercio y la producción agropecuaria o industrial. En todas las localidades estudiadas, los entrevistados coinciden en que el aumento de la población y de las actividades productivas generó una mayor demanda de transporte de pasajeros. La consiguiente "saturación" del flujo de pasajeros tiene dos efectos: el descenso de la calidad del servicio y/o el aumento del precio de los pasajes. Ante estas situaciones, surgen redes "informales" de transporte libre que pretenden responder a la demanda no atendida, en competencia con las asociaciones ya existentes.

Por otro lado, el aumento del comercio y del flujo de comerciantes y compradores incrementa la cantidad de "líneas" dentro de una asociación, y en otros casos provoca la creación de asociaciones nuevas. En Yapacaní se constata claramente esta situación, pues las paradas de los trufis que van a Santa Cruz se encuentran cerca de los mercados o de los espacios donde se ubican los comerciantes. En suma, el transporte dinamiza el flujo de personas que compran en los mercados, mientras que alrededor de las paradas del transporte interprovincial se despliegan actividades económicas de venta de comida, bebidas y objetos de consumo, tanto para los pasajeros como para los choferes. De modo que el crecimiento y la proliferación de las actividades del comercio informal, son un efecto inmediato del aumento del transporte.

Por otro lado, la actividad productiva también requiere del transporte en la medida en que los productores se trasladan a la ciudad para abastecerse de insumos para la producción y de víveres, y otros bienes de consumo personal. Las localidades cercanas a la capital, como Montero, presentan una dinámica particular en cuanto al traslado de personas que trabajan o estudian en la ciudad, o trabajadores

que viven en la ciudad y brindan sus servicios profesionales en las localidades intermedias, actividad que también ha estimulado el crecimiento del transporte interprovincial. El gráfico 9 esquematiza las relaciones transversales del transporte interprovincial con otros sectores.

Gráfico 9
Relaciones transversales de las redes del transporte interprovincial con otros sectores económicos



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

En términos generales, se puede la ruta Norte integrado como una red de tipo flexible, con sus efectos en el funcionamiento del servicio, dada la pertenencia simultánea a diferentes redes sociales y económicas. Se puede evidenciar que los transportistas, al tener otras actividades económicas, pertenecen a otras redes como la del comercio minorista o la producción agropecuaria, que a menudo son las actividades principales de la economía familiar, mientras que el transporte es meramente una actividad “de supervivencia”, “que solo da para la comida”, y que no permite la acumulación de capital, al menos económico.

1.3 Relaciones de poder y conflictos

Como todo vínculo social, las redes sociales del transporte interprovincial presentan conflictos. Dentro de las relaciones de tipo vertical, los conflictos se producen respecto al poder que ejercen los directorios en la apertura o cierre de venta de líneas y la administración discrecional de los reglamentos y estatutos, donde se aplica la norma para unos, pero se elude para otros.

Otra forma de conflicto es la que se da entre socios, en el campo de las relaciones horizontales, que están menos reguladas que las relaciones verticales. Según una de las entrevistadas,

> Hay mucho miramiento entre ellos, son muy egoístas entre ellos, en el transporte eso es lo único malo que tienen (...). Siempre hay eso de que este gana más y que este gana menos, que este cobra más, que [este otro] cobra menos (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

Estos conflictos derivan de la rivalidad y la competencia por el territorio y por los pasajeros.

Sin embargo, los mayores conflictos se dan en el campo de las relaciones transversales, con las agrupaciones del transporte libre que prestan el servicio en las rutas de "dominio" de las asociaciones o sindicatos ya establecidos, situaciones que generaron enfrentamientos a pequeña y gran escala, principalmente en Montero y Yapacaní.

El transporte libre surge cuando las asociaciones intentan elevar el precio de los pasajes, provocando la irrupción de vehículos "particulares", trufis o vagonetas de uso privado que empiezan a ofrecer el servicio de transporte de pasajeros en las rutas donde operan las asociaciones tradicionales. Una montereña que trabaja en un café internet afirma que: "El transporte libre es como una especie de asociación que cobra más barato (...) la gente se sube porque los otros quieren subir sus pasajes". Muchos transportistas asociados la califican como una competencia "desleal, competencia sucia", porque sin haber "pagado derecho de piso", lucran con "su ruta", bajando los costos y "llevándose a los clientes".

En este sentido, la red de transporte libre puede tipificarse como una red social informal (RSI), definida como una forma organizativa en la que hay un flujo horizontal de la información y las decisiones; se trata de un tejido de conexión entre iguales. Al respecto, uno de los entrevistados señala:

> El transporte libre son particulares que se adueñan de una ruta, se paran en nuestras paradas y se levantan nuestros pasajeros, pero están un día, una semana, y luego se pierden; como no tienen dirigentes ni reglamentos, nadie los fiscaliza, pero luego vuelven (Chofer de Expreso Norte).

Así, se puede considerar la interacción entre el transporte asociado y el transporte libre como formas de red del transporte interprovincial que mantienen relaciones transversales marcadas por la lucha por el dominio de una ruta:

> Nosotros tenemos que estar atentos al transporte libre para que no avasallen nuestras rutas, y ellos están atentos a nosotros a ver a qué ruta desabastecida se pueden meter. Por eso tenemos que dar buen trato a la población para que nos prefiera a nosotros (Chofer de Expreso Norte).

Por tanto, coexisten, aunque no sin dificultades, las redes sociales formales —agrupaciones civiles legalmente constituidas por medio de personería jurídica, estatutos y reglamentos— y las redes sociales informales del "transporte libre", que se caracterizan por estar más o menos organizadas, pero que sin embargo funcionan como alternativa para los usuarios del transporte interprovincial (véase el gráfico 10).

En este punto se pudo identificar una paradoja: las asociaciones "formales" actualmente establecidas, se iniciaron como transporte libre que "tomaron" las rutas donde anteriormente operaban otras asociaciones que no abastecían la demanda de la población creciente, y que habían pretendido aumentar el precio de los pasajes o que no brindaban un servicio adecuado. Como se puede evidenciar, el surgimiento de una asociación pasa de la ilegalidad a un proceso de legalización. Un residente de Montero comenta al respecto:

Los que estaban ilegales antes se han organizado y se han hecho legales. Ahora ya pelean con los que quieren incursionar en el mismo trabajo que ellos (...), pero el servicio no ha mejorado en absoluto (Don Pancho, residente de Montero).

Gráfico 10
Diferencias entre transporte asociado y transporte libre

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

Con todo, el transporte libre representa una amenaza constante, puesto que muchas de las asociaciones actuales surgieron de este modo, "peleando" literalmente su derecho de trabajar en la ruta. Este es el caso del Sindicato 10 de Febrero, cuyo dirigente deja entrever la paradoja:

Acá en Yapacaní no hay transporte libre, a pesar de que nosotros comenzamos como transporte libre. Hemos peleado fuerte, como transporte libre, con otras asociaciones (...), pero hemos llegado a un consenso con las otras asociaciones (Lucio Rodríguez Zerma, secretario general Sindicato 10 de Febrero).

De manera que, a fuerza de repetición, la excepción se convierte en regla, generando procesos de consolidación de las organizaciones del

transporte libre como redes que pasan de la ilegalidad a la legalidad, evidenciando que las redes, por más flexibles y dinámicas que sean, pueden funcionar:

> El transporte libre no es pues organizado. Ellos no están asociados legalmente, son piratas. No dan ninguna garantía. Un día va a trabajar y al otro día desaparece. El transporte libre agarra cualquier tipo de movilidades. Es inestable. Por algo es libre. Pero aquí en Yapacaní no hay, porque nos hace quedar mal. Por ejemplo, si hay un accidente, no saben qué movilidad es. No hay garantía. Hasta para la gente misma (Cástulo Ávalos, ex secretario general Sindicato Mixto 10 de Febrero).

Los conflictos entre el transporte asociado y el transporte libre presentan rasgos particulares y distintos grados de intensidad en cada zona. Por ejemplo, uno de los informantes clave en Warnes describe el conflicto entre una agrupación de transportistas libres y el transporte asociado, mientras que la población civil apoyaba a los primeros en función de su disconformidad con el servicio de transporte Warnes-Santa Cruz: "Fue en noviembre del 2011... ellos tenían la idea de crear un nuevo sindicato con cincuenta unidades. El apoyo político no se hizo sentir, porque los sindicatos antiguos que ya existen están bien arraigados en Warnes y Santa Cruz" (Estudiante universitario, Warnes). El entrevistado destaca el poder político que adquiere en esta localidad el sector de transporte, dado que la antigüedad, el capital económico y el capital social les otorgan influencia política en las estructuras de poder a nivel municipal:

> Tienen mucho poder y es difícil torcerles el brazo a ellos. Son cooperativas antiguas. Un dueño tiene como cinco o seis unidades. Son bien organizados y si quiere haber una nueva línea, ellos bloquean, pelean y no están dispuestos a entregar su ruta (*Ibíd.*).

El poder derivado de la solidez de la estructura organizativa les permite llevar a cabo medidas de presión contundentes, así como ejercer presión por medio de la violencia. Poder político que les faculta a obstaculizar los trámites de legalización de las nuevas agrupaciones, obligándoles a retroceder y renunciar al intento de consolidación de sus redes: "Los mototaxistas ya tenían más de la mitad de los trámites para su personería jurídica. Los sindicatos antiguos de alguna manera se enteraron y apedrearon el edificio donde iban

a poner sus oficinas. Ellos están bien organizados y bien informados, que si alguien quiere ingresar a su ruta, ellos pelean e inclusive llegan a los puños" (Estudiante universitario, Warnes). En este caso, ni siquiera el apoyo de las autoridades a los "nuevos" transportistas pudo frenar el poder político de los sindicatos.

Montero es uno de los dos lugares donde se registran conflictos y enfrentamientos permanentes entre los transportistas asociados y los transportistas libres, quienes "acechan" constantemente la ruta. Uno de los entrevistados señala al respecto que "hay algunos que se vienen a robar pasajeros (...) cuando vienen así, los choferes los botan" (Lucio Soliz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno). A estos choferes "oportunistas" se les da el nombre de "pirañas", "las pirañas son el transporte libre, si los pillamos los corremos a chicote, o les pinchamos las llantas, se roban los pasajeros y se meten a la ruta" (Iver, jefe de línea Trufi Montero-Santa Cruz).

Como en las demás localidades, en Buenavista también se registró la actividad del transporte libre. Se trata de grupos que se asocian y toman las rutas hacia Santa Cruz o hacia Yapacaní, pero lo hacen de manera aún más irregular que el transporte asociado, por ello las personas vuelven a elegir a las asociaciones tradicionales: "Son varios y entre 20 se agrupan, pero un día salen y otro día no, por eso la gente prefiere el tradicional. Pero no funciona porque los choferes ven que no da, por eso, qué van a hacer; tienen que dejarlo" (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista). En el caso de Buenavista, una cooperativa "chuta" tiene entre los asociados al transporte una significación de ilegalidad: "hay otra cooperativa que trabaja de la misma manera que se llama 12 de Octubre, pero es una cooperativa 'chuta', sin papeles. Es una cooperativa informal o sea no tiene documentación, es ilegal" (Zenón Ortiz, socio Cooperativa de Transporte Mixto Amboró). Sin embargo, ante la escasez e irregularidad del transporte, la población considera la situación de legalidad como secundaria: "con tal que haya en qué ir a Santa Cruz, no importa de dónde sea" (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto).

La entrevista con Lucio Rodríguez Zerna, secretario general del Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero, fue esclarecedora respecto al conflicto suscitado en Yapacaní en enero de 2012, y que se

saldó con la muerte de dos pobladores de la zona. Si bien las noticias de la prensa atribuyeron el problema a la influencia del narcotráfico o a "peleas entre masistas", las entrevistas con actores directamente involucrados en el conflicto dan cuenta de que el detonante del mismo fue el rechazo de varios sectores "aliados" estratégicamente en contra del exalcalde, ante la autorización del ingreso de otras asociaciones de transporte a la zona. Por su importancia, citamos este testimonio de un dirigente del sector:

> El exalcalde David Carvajal estaba tratando de formar un transporte libre dentro del municipio, recibiendo personas que no son de aquí, [sino] de la reserva del Choré y del trópico de Cochabamba. Pese a que en su momento se le habló al alcalde ya destituido, él no escuchó. Él quiso seguir con esa iniciativa. Como resultado de ello, el sector transporte asociado se levantó, conformó un bloque de transportistas para defender su área de trabajo. Se conformó un comité interinstitucional, (...) hicimos una primera marcha y luego una segunda marcha con diferentes tipos de cabildo (...) (Lucio Rodríguez Zerma, secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero).

El comité interinstitucional fue organizado y dirigido por la Federación de Interculturalidad, conformada por representantes de los distintos sectores de Yapacaní, quienes articularon sus demandas particulares a la exigencia de restricción del ingreso de agrupaciones foráneas a las rutas de las asociaciones ya establecidas. El dirigente entrevistado añade que la movilización del sector del transporte aglutinó a los sectores productivos y de comerciantes: "En base a eso se movilizó el pueblo, y se pidió la renuncia del alcalde. Él hizo caso omiso. Han traído gente desde el trópico de Cochabamba y la reserva El Choré. Ellos asaltaron el canal 8 y allá comenzó la pelea" (*Ibíd.*). Es importante señalar que en Yapacaní, a diferencia de otras zonas, los conflictos entre diversas fuerzas políticas han derivado a menudo en enfrentamientos violentos. El mismo dirigente agrega:

> Al otro día la gente del pueblo se tuvo que movilizar. La gente del Chapare vino de la carretera. Se sabía que ya estaban acercándose al pueblo, la gente vino a esperarlos para que no entren al pueblo. Ahí fue que se los agarró a los del trópico, los chicotearon, les hicieron todo (*Ibíd.*).

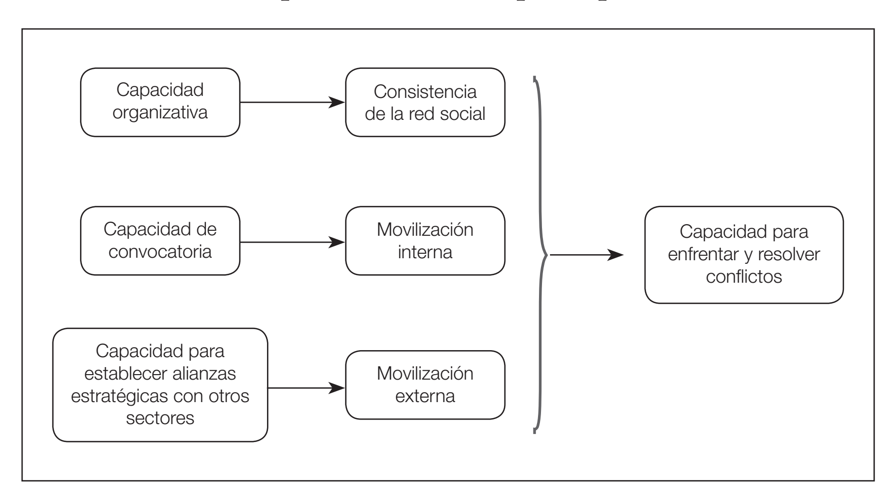
Sin embargo, atribuye la reacción violenta a la "provocación" de los marchistas, quienes fueron descubiertos con dinamita: "vinieron diciendo que era una marcha pacífica, lo cual no era porque vinieron con guaracas, dinamitas en bolsones" (*Ibíd.*). La intervención policial, a raíz de las dos muertes, fue interpretada por los dirigentes del transporte y del comité interinstitucional como una parcialización de la policía con el alcalde, a quien finalmente "el pueblo" destituyó.

Esta experiencia demostró que el sector del transporte interprovincial en Yapacaní cuenta con capacidad organizativa y poder de convocatoria para establecer alianzas estratégicas (relaciones transversales) con otras instituciones, lo que les otorga poder político considerable: "Ahora está el alcalde Zenobio Meneses. Él está manejando más o menos. Coordina con todos, llama a las instituciones y es del MAS, también" (*Ibíd.*).

A partir de este conflicto, se instaura el "transporte unido" como una nueva categoría política y social que aglutina no solo de manera circunstancial a las diferentes asociaciones de transporte mixto en Yapacaní, sino que va consolidando una institucionalidad que produce un efecto de fortalecimiento y expansión de la red del transporte, así como de legitimación del oligopolio virtual de la ruta: "El transporte unido no va a permitir que ingrese el transporte libre. Acá en Yapacaní, no hay transporte libre" (*Ibíd.*).

En este sentido, cabe concluir que la capacidad organizativa (que da consistencia a la red social), la capacidad de convocatoria (que permite la movilización interna) y la capacidad para establecer alianzas estratégicas con otros sectores (que determina la dinámica de movilización externa) consolidan el poder político del sector del transporte interprovincial para resolver conflictos en los que sus intereses se ven afectados (véase el gráfico 11).

Gráfico 11
Articulación de aspectos relativos al poder político en el sector



Fuente: elaboración propia en base a las entrevistas

1.4 Componentes cultural y de género en la ruta Norte integrado

1.4.1 El componente cultural

El origen cultural de los miembros de las organizaciones de transportistas es diverso, lo que se corresponde con la composición demográfica y cultural de los pobladores de la ciudad. Sin embargo, según un entrevistado, "la mayoría de los socios antiguos son del occidente" (Iver, jefe de línea Trufi Montero-Santa Cruz).

El componente cultural es distinto en el caso de Buenavista, pues las asociaciones de transporte interprovincial del lugar están compuestas mayoritariamente por miembros de procedencia local, o de poblaciones cercanas, aunque muchos de ellos han nacido en el lugar como segunda generación de migrantes andinos. Otros entrevistados señalan que el transporte y el comercio son las actividades preferidas por los inmigrantes y sus descendientes, a quienes atribuye el rasgo cultural del trabajo duro pero constante:

> A la gente del interior siempre le ha gustado tener movilidad. Y, si no, es movilidad, repuestos o tienda de abarrotes. Son trabajadores y de a pesito hacen su plata (Saúl, chofer de mototaxi, Buenavista).
>
> La gente del interior empieza a vender tomates, desde peladitas venden y cuando salen bachiller, ya tienen un buen capital (*Ibíd.*).

En cambio, se puede constatar que la mayoría de los transportistas en Yapacaní son de origen occidental, o hijos de migrantes andinos asentados en la zona. Un dirigente del sector señala que los migrantes son los pioneros del transporte interprovincial en Yapacaní: "Aquí en este pueblito habían (...) potosinos, orureños y cochabambinos. Por mayoría de votos, el año 1970, ganó el día de Oruro como fecha [que da nombre a] la asociación, que es 10 de Febrero" (Lucio Rodríguez Zerma, secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero).

Es interesante anotar que el significante "mixto" en la denominación de las asociaciones que trabajan con motos, autos, vagonetas, micros o buses, también es usado por uno de los entrevistados con referencia a la composición cultural de las asociaciones, que resultarían "mixtas" por la diversidad cultural de los socios: "Como es una asociación *mixta*, hay de todo; de acá, de Buenavista, de San Juan, de todo lado, hasta de Oruro. Pero siempre dominan más los de Yapacaní, los lugareños" (Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto). (Véase el cuadro 34)

Cuadro 34
Componente cultural en las redes sociales del transporte interprovincial, ruta Norte integrado

Localidad	Origen cultural
Montero	Origen cultural diverso
Buenavista	Origen cultural es en su mayoría de Buenavista o de poblaciones cercanas y nacidos en el lugar, de padres migrantes
Yapacaní	Origen occidental o hijos de migrantes andinos. Asociación "Mixta" por el origen cultural

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

1.4.2 El componente de género

El componente de género nos remite a las relaciones entre hombres y mujeres en los distintos campos sociales, así como a las posiciones accesibles para las mujeres dentro de las instituciones. En este caso indagamos el acceso al campo laboral dentro del sector de transporte interprovincial en la ruta Norte integrado. En Montero existen restricciones en el acceso de las mujeres a las redes de transporte, pues el único modo en que una mujer puede ser propietaria o socia activa de una línea de transporte en algunas asociaciones es heredarla del esposo o del padre en caso de fallecimiento: "Solo los hombres pueden comprar línea, y las mujeres heredan de su padre o familiar la línea, y si quieren pueden hacer manejar con un chofer" (Iver, jefe de línea Trufis Montero-Santa Cruz). En este caso, no sólo se evidencia una restricción de género al lugar de socia-propietaria, sino una ubicación de la mujer vinculada exclusivamente a su relación con un hombre; vale decir que una mujer no puede acceder a una línea, sino a través un vínculo familiar de dependencia: padre/esposo.

Otro entrevistado añade que en ciertas asociaciones las mujeres pueden ser propietarias, pero no pueden conducir el vehículo, por lo que contratan a un chofer, ya sea familiar suyo o una persona externa a su red. En estas asociaciones el criterio de admisión es primordialmente económico, pues en tanto tenga el dinero para comprar una línea, es decir el derecho a trabajar en la ruta como un asociado más, no importa que el socio sea hombre o mujer: "Las mujeres pueden comprar una línea, si tienen plata no hay problema, puede meter su auto" (Chofer Trufi Montero-Santa Cruz).

En Buenavista, la participación de las mujeres se restringe a la posesión de la línea o de los vehículos: "no hay choferes mujeres, solo hay socias dueñas de vehículo" (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró). En otros casos, las mujeres compran una línea de trufis y la mantienen en reserva como capital o como una inversión que les genera ganancias. Algunas mujeres contratan choferes, de quienes reciben una renta diaria:

> Hay asociadas mujeres; nosotros las inscribimos cuando vienen y quieren ser socias, como socias pasivas en este caso porque no deben tener los requisitos. Las puertas están abiertas para las mujeres, para

> los socios pasivos, aquí no se discrimina a nadie (Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero).

La incursión de las mujeres en el transporte interprovincial, al menos en Buenavista, es reciente, hecho que se percibe como un proceso de inserción laboral y ascenso social de las mujeres: "Esto es reciente (...). La gente tiene más dinámica, ellas también quieren subir, tienen sus movilidades y trabajan" (Sr. Égüez, propietario de gasolinera, Buenavista). Un informante clave asocia esta incursión de las mujeres, como parte de un proceso de empoderamiento de las mujeres: "Son jóvenes, de 25 [años] para arriba. Trabajan como cualquiera, ellas son dueñas, trabajan igual que un hombre" (Saúl, mototaxista, Buenavista).

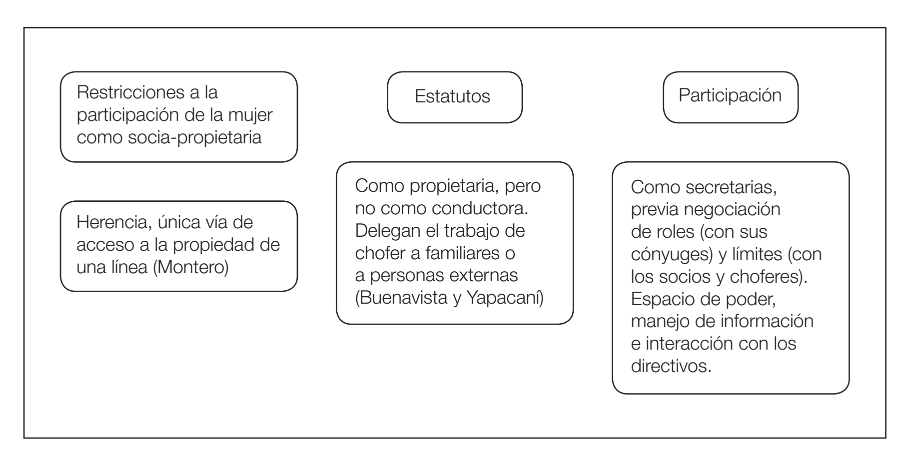
En Yapacaní, pues se puede evidenciar una división social del trabajo entre hombres y mujeres, donde algunas mujeres son las propietarias de las líneas o vehículos, mientras que sus cónyuges trabajan como choferes. Uno de los socios señala al respecto: "hay varias que son socias. Sus esposos trabajan, son pocas, tenemos cinco o seis que manejan" (Don Carlos, socio Asociación 16 de Julio).

En todas las asociaciones de las distintas localidades se constata que el cargo de secretaria está ocupado casi exclusivamente por mujeres. Ejercen un papel importante en la dinámica de las asociaciones, por cuanto son quienes organizan, registran, cobran e informan a los choferes y socios, lo que les confiere cierto grado de responsabilidad y poder. Su trabajo no está exento de dificultades; las entrevistadas comentan que tuvieron que aprender a manejarse marcando límites con los colegas y negociando con sus propios cónyuges:

> Trabajar entre puro hombres a veces es incómodo, otras veces no, pero uno se acostumbra a trabajar aquí. Es el tercer año que trabajo con ellos, primero trabajé y me tuve que salir por problemas familiares, porque mi marido no quería que trabaje aquí (Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró).

Asimismo, se pudo observar que en el trato a las secretarias son frecuentes las insinuaciones de tipo sexual que, con el tiempo, la mayoría de ellas ha aprendido a "manejar". El gráfico 12 esquematiza la situación en cuanto al componente de género.

Gráfico 12
Componente de género en las redes sociales del transporte interprovincial



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

Los componentes culturales y de género son aspectos que atraviesan no sólo la construcción de las redes sociales, sino que también inciden en su funcionamiento, al estar estrechamente vinculadas a las lógicas de inclusión/exclusión y a las relaciones de dependencia, codependencia y de poder entre hombres y mujeres. Así se puede evidenciar que las modalidades culturales matizan los modos en los que los actores/nodos establecen sus relaciones, al implicar diferencias en la construcción social del trabajo, de los vínculos laborales, los vínculos familiares y las relaciones de género.

2. Redes sociales en la ruta hacia Ascensión de Guarayos

2.1 Generación de las redes: estructura

En la ruta Ascensión de Guarayos, las asociaciones constituyen redes completas, globales y totales, pues sus estatutos especifican posiciones y funciones claramente delimitados que determinan su funcionamiento. Por ejemplo, la estructura de una cooperativa establece lugares y funciones de:

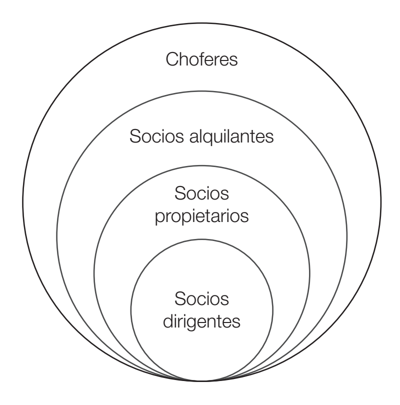
> Presidente, vicepresidente, secretario. Después vienen los vocales, secretario de hacienda, el que maneja los recursos. Aparte se conforma un comité de transporte que (...) se encarga de revisar que los móviles estén limpios, que tengan su gato, sus herramientas, ver que tengan su llanta de auxilio (Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

Las unidades mínimas o nodos en las redes de transporte son los socios, pero hay distinciones entre los socios propietarios, que tienen derecho a voz y voto en la toma de decisiones, acceso a espacios de poder y cargos administrativos, mientras que los socios alquilantes tienen derecho a voz mas no a voto, pero que, sin embargo, tienen preferencia sobre los choferes a la hora de comprar una línea.

> Nosotros tenemos 121 socios, de los cuales algunos no tienen movilidad, y ellos la alquilan la línea (...) el mismo chofer tiene la posibilidad de comprar su línea, pero después del alquilante (*Ibíd.*).

Estos son los "niveles de centralidad y periferia" en las redes sociales, a los que se hizo referencia en el análisis de la ruta Norte integrado. Si bien la estructura sindical de las asociaciones se asienta en una lógica de democratización del trabajo, la diferenciación de lugares y de acceso marca relaciones dispares, como se puede apreciar en el esquema del gráfico 13.

Gráfico 13
Niveles de centralidad y periferia entre los socios



Fuente: Elaboración propia en base a las entrevistas.

Como se analizó en la ruta Norte integrado, uno de los cargos o posiciones institucionales clave es el de secretaria, puesto que cumple funciones de administración de las oficinas, pero también de imagen, en tanto son las secretarias las que establecen contacto directo con los usuarios del servicio y deciden en última instancia la lealtad de los pasajeros, según la calidez del trato que les den: "Las mujeres participan como secretarias, yo pienso que es el carisma de toda persona. Depende de cómo uno trate a las personas que ellas vuelven" (Rosa, secretaria Asociación Ascensión del Señor).

En todas las localidades estudiadas de la ruta Ascensión de Guarayos y de la ruta Norte integrado se pudo identificar condiciones explícitas y condiciones implícitas de admisión a las redes del transporte. Una de las condiciones no explícitas es la pertenencia a una determinada red social o familiar "previa" que opera como "garantía" para que una persona acceda a una línea como socio o a un puesto de chofer, de modo que "ser conocido" o "tener algún amigo, familiar o conocido" facilitaría el acceso a una asociación o sindicato de transporte, pues la familiaridad genera confianza: "si tiene buena relación, tiene respeto (...) y es amable con las personas que va conociendo, se gana la confianza y empieza a superar su vida, ahí lo van ascendiendo" (Lino Cruz, chofer Asociación de Transporte 13 de Mayo).

Más allá de las condiciones formales o explícitas de admisión, que como en las demás localidades son la compra de una línea, la presentación de requisitos del vehículo (papeles, seguro y permisos), requisitos del conductor (licencia de conducir, antecedentes policiales) y el pago de las cuotas que mantienen a un socio vigente o activo, en la ruta Ascensión de Guarayos los vínculos de parentesco operan como una condición de inclusión que favorece la cohesión de la red.

En este sentido, las trayectorias de ingreso al sector transporte son de tres tipos: individual, familiar y social. En la trayectoria individual, una persona encuentra en el transporte una ocupación que no le exige formación técnica alguna y le permite generar un ingreso diario con el que sostiene una economía familiar de subsistencia. Se inicia un recorrido ascendente de chofer a socio alquilante o arrendatario y de allí a propietario de una línea y de un vehículo, y en

algunos casos a dirigente de la asociación. Este ascenso requiere del "reconocimiento social" y del apoyo de la institución: "si se los ve y son choferes buenos (...), la cooperativa les da su apoyo para que saquen a crédito su vehículo" (Isaac Torrico, socio Cooperativa de Transporte Mixto Pailón). Otro de los entrevistados hace referencia a una trayectoria individual: "Llevo 20 años en el transporte. Entré como ayudante de micro (...), fui a una academia. Ahí me capacité, ya no fui ayudante, sino chofer" (Jacinto Menchaca, presidente del Bloque Chiquitanía).

Como ejemplo de una trayectoria trazada por los vínculos familiares, presentamos el caso un socio de la Cooperativa de Transporte Mixto Pailón, quien tuvo que recurrir al vínculo con su cuñado para ser aceptado en dicha asociación:

> Antes no dejaban entrar a gente de otro lado, solo era gente del pueblo. Y como el marido de mi hermana es pailoneño, ahí yo entré medio camuflado como chofer; luego me conocieron. Como el marido de mi hermana me dio su línea, yo le devolví todas sus aportaciones y le pagué todas sus deudas y quedé como socio (Isaac Torrico, socio Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

La trayectoria familiar evidencia una continuidad en la actividad económica del transporte, donde los hijos aprenden de los padres el oficio de transportista. Tal es el caso de Boris, chofer de Trans Guarayos: "Yo viajaba en camión con mi padre, ser transportista lo llevo de la familia. Luego trabajé 14 años en la ruta Santa Cruz-Cochabamba". Otro ejemplo es el de Ramiro, chofer de la línea 102 Trans Guarayos:

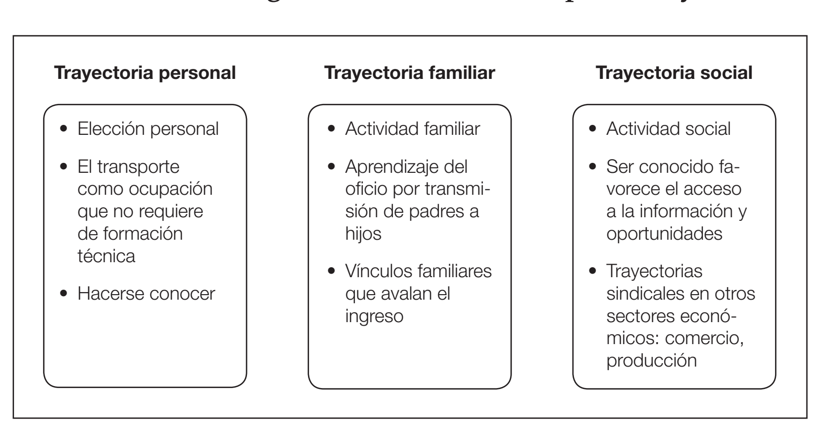
> Yo empecé porque mi padre siempre fue transportista, trabajaba la ruta Santa Cruz-Trinidad y luego nos vinimos a trabajar la ruta Santa Cruz-Guarayos porque teníamos parientes que estaban viniendo acá.

Por último, en la trayectoria social son las redes sociales las que "atraen" a las personas hacia la actividad del transporte y a las asociaciones. Este es el caso de la secretaria de la Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor: "Yo llegué a trabajar por medio de un conocido. Yo tengo mi trabajo, yo soy profesora. Y cuando empezaron a venir aquí, y trabajaban con micros, vine por un señor que me

conocía" (Rosa, secretaria Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor). Parte de esta trayectoria social es la que construyen los dirigentes del transporte que tienen un recorrido político en otros sectores:

> Mi primer cargo era secretario de conflictos en el sindicato donde vivía mi padre. Cuando volví del cuartel, y con el apoyo de mi padre, él tenía una parcela en esa comunidad, me eligieron como secretario de transporte. (...) vine a trabajar en San Julián y ocupé buenos cargos. Así fui aumentando mi trayectoria. La misma agropecuaria abrió su sucursal, pero dejé de ser empleado; ahora tengo mi propia línea que la puedo trabajar (Jacinto Menchaca, Asociación de transporte mixto Ascensión del Señor y actual presidente del Bloque Transporte Chiquitanía).

Gráfico 14
Modalidades de ingreso al sector del transporte: trayectorias



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

Finalmente, como en la ruta Ascensión de Guarayos, las lógicas de exclusión constituyen los mecanismos por los cuales se restringe el acceso a las redes del transporte o en su defecto se desvincula a los miembros de una institución. Estas condiciones son, por un lado, la saturación de las líneas y la no pertenencia previa a ninguna red; y por otro lado, el no cumplimiento de los estatutos y reglamentos, además del vínculo de los actores en las distintas direcciones: vertical, horizontal y transversal (véase el gráfico 14).

2.2 Funcionamiento de las redes: tipos de relaciones internas y externas

Como se analizó en acápites anteriores, el funcionamiento de las redes sociales está determinado por la naturaleza vertical de las relaciones entre entre directorio y socios y secretarias, socios y choferes, instituciones del Estado y asociaciones. Son relaciones asimétricas en cuanto a niveles de centralidad-periferia (respecto al poder de decisión) e influencia de unos actores sobre otros (directivos-socios, socios-choferes, socios-secretarias), pero además está la relación entre las instancias de los gobiernos nacional, departamental y local que regulan la actividad del transporte. El presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos hace referencia a esta relación:

> Como son interprovinciales, la ley establece que la regulación del transporte interprovincial es responsabilidad de la gobernación. Seguramente allá (en Santa Cruz), tramitan y piden autorización para (...) el uso correspondiente de la terminal.

Y agrega que la relación con el municipio es más tributaria que normativa: "Aquí pagan derecho de oficinas al municipio. La alcaldesa es la que mejor sabe de los impuestos. Nosotros, como concejo, fiscalizamos cuando nos pasan el informe cuatrimestral" (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

En el caso del municipio de Guarayos se pudo constatar un seguimiento permanente a la actividad del transporte interprovincial, y la alcaldía hace de mediadora y reguladora entre las necesidades de la población y los intereses de las asociaciones, como ocurrió con la demanda formal de las comunidades de ampliar las rutas de las líneas hacia zonas de difícil acceso, que fue tramitada a través de la alcaldía municipal:

> Los dirigentes de las comunidades vinieron a pedir que entren las líneas. La 102 (línea de flotas) consiguió apoyo de las autoridades de las comunidades. Hemos regulado los precios. El ejecutivo (municipal), es decir la alcaldesa, es la que tiene que controlar (*Ibíd.*).

Las relaciones horizontales, que implican la interacción de nodos de un mismo nivel jerárquico, fundamentalmente entre socios o entre choferes, presentan dos facetas: por un lado la identificación y solidaridad, y por otro, la rivalidad y la competencia. Son relaciones basadas en una ilusión de paridad: "todos somos iguales", cuando existen diferencias que suscitan actitudes de desavenencia y discordia.

Finalmente, las relaciones transversales son las que comportan mayor complejidad en el caso de la ruta Ascensión de Guarayos, que conecta económica y socialmente dos departamentos y dos fronteras internacionales: Yacuiba-Tarija-frontera con Argentina y Puerto Suárez-Beni-frontera con Brasil. Así, las relaciones entre asociaciones, en las que intervienen negociaciones y alianzas, son relaciones transversales, puesto que implican la articulación de instituciones y redes con estructuras y dinámicas distintas, pero que forman una macro red a partir de puntos de convergencia. Ramiro, chofer de la línea Trans Guarayos, una de las más antiguas de la ruta, señala que a pesar de corresponder a dos tipos de instituciones distintas y de dos localidades diferentes, la negociación entre estas organizaciones que compiten entre sí les ha permitido trabajar conjuntamente en Guarayos: "Desde hace muchos años se ha trabajado conjuntamente entre las dos líneas para que no haya peleas. O sea llevándonos bien, para poder trabajar bien".

De este modo, las asociaciones negocian y establecen puntos de acuerdo que acarrean la ventaja de compartir el dominio de la ruta, resguardándolo de la intromisión de nuevas asociaciones. En este sentido, se han conformado alianzas con asociaciones inclusive de otro departamento para garantizar el transporte a lo largo de toda la ruta, lo que evidencia la tendencia de la red a expandirse y a articularse con otras redes:

> La red es tan interesante que si tú te quieres ir de aquí a Trini [Trinidad], en estos Noahs te llevan a San Pablo, frontera con Beni, y ahí hay otra que te lleva a Trinidad. No son de la misma empresa; es otra. Hay una conexión en cuestión de servicio (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

Una de las expresiones más claras de la tendencia de las redes a consolidarse y expandirse en el dominio concreto y simbólico de un territorio es la conformación de federaciones que aglutinan a las asociaciones, cooperativas y sindicatos, en el ámbito local, regional, departamental y nacional. Este es el caso de Fedectrans, la Federación Departamental de Cooperativas de Transporte. Sin embargo, esta organización departamental se integra en otra instancia interdepartamental denominada Bloque: "Fedectrans forma parte del bloque chiquitano, y aglutina trufis, todo. Las flotas no entran porque (...) tienen otra asociación y son empresas privadas" (Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

Se trata de una instancia de representación y defensa de los intereses del sector del transporte, que mantiene una relación vertical con respecto a las asociaciones afiliadas, quienes acatan las directivas del Bloque: "Si el bloque dice que hay que defender, nosotros sí o sí tenemos que ir a defender las rutas de los colegas, porque si nosotros tendríamos un problema ellos vendrían desde allá para apoyarnos" (*Ibíd.*). Las asociaciones establecen alianzas permanentes que les permiten responder con rapidez ante las contingencias sociales y políticas que amenazan sus intereses sectoriales, principalmente para mantener el dominio de la ruta:

> Estas asociaciones se aglutinan porque el transporte tiene que estar organizado, porque por ejemplo se concluyó la carretera bioceánica y ya se metieron otros del transporte libre y les quitan el trabajo a quienes estuvieron trabajando cuando no había carretera (...). Por eso nace el cooperativismo, para tener una sola línea, una sola dirección y defender los intereses del sector, para que no se vean avasalladas las rutas (Jacinto Menchaca, presidente del bloque Chiquitanía).

Sin embargo, agrega el presidente del bloque, estas alianzas y relaciones transversales no están exentas de conflictos y luchas intestinas, pues se juegan intereses personales, grupales y sectoriales que es necesario dimensionar: "Hay problemas entre las asociaciones del bloque. Pero los problemas nos ayudan a fortalecernos". Uno de los motivos de conflicto interno en el bloque fue que las asociaciones no se ponían de acuerdo para apoyar conjuntamente a un candidato a alcalde en el municipio de Guarayos, y tampoco se decidían sobre la afiliación partidaria de su candidato.

Gráfico 15
Redes del transporte interprovincial, ruta Ascensión de Guarayos

Fuente: elaboración propia.

Como se aprecia en el gráfico 15, la red tiene tres niveles: micro, meso y macro. El nivel micro es el de la asociación o red/nodo, en el que se establecen dinámicas internas entre los actores/nodos. El nivel meso corresponde a las redes de asociaciones, como Fedectrans, mientras que el nivel macro es el de las relaciones del transporte con otros sectores. También se habla de otro bloque histórico: el conformado por los sectores de comerciantes, transportistas y campesinos

(Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos), que en Ascensión de Guarayos adquiere una proyección política con las negociaciones para postular concejales a las elecciones municipales. Estas alianzas estratégicas se asientan en una relación histórica entre transportistas y comerciantes, que se evidencia en el modo en que las familias diversifican su economía: "Se podría decir que se está conformando un sector de poder, a partir del transporte y el comercio. Tienen una relación directa, la esposa es comerciante y él es transportista" (*Ibíd.*).

El valor de las relaciones se refleja en los beneficios derivados de la pertenencia a estas redes de transporte, que no son necesariamente económicos, sino que involucran valores simbólicos como la "seguridad", el "prestigio", el "respaldo" o la "participación", aspectos que explicarían por qué muchos transportistas optan por formar parte de las asociaciones a pesar de las restricciones a la acumulación de capital económico que supone ingresar a una asociación donde es necesario compartir el trabajo con otros en igualdad de condiciones. Al respecto, algunos entrevistados alegan el criterio de seguridad:

> Pero si hay una buena ruta, con mucho trabajo, con poca competencia, entonces vale la pena comprar (Lino Cruz, chofer Asociación 13 de Mayo).
>
> No se gana mucho, pero es un trabajo seguro, y lo mejor es que uno es su propio jefe; lo que trabaja es para uno mismo (Anacleto Ruiz, vicepresidente Sindicato de Transporte Interprovincial 25 de Abril).

Otro aspecto relevante son los procesos de regulación de la expansión de la red, que se caracterizan por ser internos, pues son las mismas asociaciones las que no solo restringen la apertura de nuevas asociaciones en las rutas, sino que también limitan la cantidad de socios que ingresan a la propia asociación. Así, los mecanismos de restricción a la ampliación de la red son internos, pero a partir de factores externos como la demanda de la población. En efecto, la programación de las salidas y llegadas de las movilidades está regulada por las dinámicas de movilidad de la población; tal es el caso de la ruta Santa Cruz-Pailón: "El movimiento depende de la hora (...), y del tráfico. Como son 120 socios, conforme van llegando se van anotando en las oficinas para salir, (...) y luego en ese orden van

saliendo; se respeta el turno" (Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón). Es interesante observar cómo cada asociación ha construido de manera artesanal sus propios mecanismos de regulación de acuerdo a las características de las localidades que integran la ruta: la distancia respecto a la ciudad, la afluencia de pasajeros, los días en que la población se desplaza, los sectores de la población que se movilizan, los horarios en los que hay mayor demanda, etc.

Toda red tiende estructuralmente a la expansión, cuando las condiciones externas e internas lo permiten. Sin embargo, los procesos de regulación de la expansión de la red controlan el ritmo de esta expansión a fin de no desestabilizar el funcionamiento de la misma, siguiendo la cadencia del crecimiento cuantitativo de la población y el desarrollo cualitativo de las actividades humanas.

2.3 Conflictos y luchas por el poder

Los conflictos registrados en la ruta Ascensión de Guarayos se dan a nivel de las relaciones verticales, horizontales y transversales. Sin embargo, los conflictos más intensos y frecuentes en dicha ruta se verifican en el campo de las relaciones verticales, como es el caso de la lucha por el poder dentro de las asociaciones, federaciones o bloque, mientras que los conflictos a nivel de las relaciones transversales están vinculados con el dominio/defensa de la ruta frente al transporte libre y al abastecimiento de combustible y la concesión de permisos (véase el gráfico 16).

Uno de los conflictos verticales más frecuentes es el que se produce entre dirigentes salientes y entrantes, en cuanto a la administración y conducción de las asociaciones. De modo que las pugnas por el poder anteceden al cambio de dirigentes. Tal es el caso del actual presidente del Bloque de la Chiquitanía, que anteriormente fue secretario general de la Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor:

> Cuando yo ingresé, una señora era la presidenta. Durante tres años, no se pudo sacar la personería jurídica, pero como yo ya (...) era sindicalista, sabía cómo hacerlo. Los socios aportaban, pero los documentos ni siquiera habían entrado a la ventanilla.

Gráfico 16
Conflictos en las redes del transporte interprovincial

Conflictos verticales	Conflictos transversales
Lucha por el poder entre dirigentes salientes y entrantes	Con otras asociaciones del transporte libre: por el control-dominio de la zona
Entre asociaciones por la representación en bloques y candidaturas	Con la población por el servicio y costos
En torno a la conducción de las asociaciones y administración de recursos	Con las instancias del gobierno por: mantenimiento de carreteras, abastecimiento/ costo de combustible y permisos

Fuente: elaboración propia en base a entrevistas.

Entre los conflictos transversales vinculados con la defensa de la ruta se puede mencionar el que se dio el año 2012 en la localidad de Pailón, a raíz del rechazo de las asociaciones de las distintas localidades a la "intromisión" de vehículos particulares en el transporte interprovincial:

> Recién nomás hubo un bloqueo. Hubo un señor, que desde lo alto vino, y había metido 10 o 12 movilidades a San José. Está prácticamente como tentáculos agarrándolo todo, sabiendo que en esa ruta ya había cooperativas. (Adán Vaca Montero, vicepresidente de la Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

Se trata de una intromisión que parecía estar avalada por alguna instancia de poder desconocida para los socios: "Hemos estado preguntando quién les dio permiso para meter así sus movilidades, y no nos quieren decir, pero es alguien de arriba" (*Ibíd.*).

Los conflictos en este tipo de relaciones quedan ejemplificados por la movilización convocada por el sector para exigir el mantenimiento de la carretera. El presidente del bloque de la Chiquitanía describe así la escalada del conflicto:

> Se agotaron muchas instancias antes del bloqueo. [Se convocó a] los ministros de Transparencia, de Hidrocarburos y de Obras Públicas a Guarayos. Pero no se hicieron presentes (...). Entonces, lo único que se podía hacer era el bloqueo.

También se puede mencionar otros conflictos, como el que se produjo en diciembre de 2010 por el alza del precio de los carburantes, o el conflicto vinculado al abastecimiento de combustible en la zona, pues en caso de escasez los transportistas se ven obligados a comprar gasolina o diesel de revendedores locales:

> Está el escaso abastecimiento del carburante (...), por lo que proliferan las ventas de gasolina en botellas en las aceras, encareciendo el producto porque gana el que revende (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

Como se puede evidenciar, los conflictos se generan cuando los procesos de negociación no resultan en puntos de encuentro entre los actores involucrados, ante lo cual son las instancias del gobierno municipal, departamental o nacional quienes median en estas situaciones conflictivas entre transportistas o entre estos y la población. Tal es el caso del conflicto entre dos organizaciones del sector en Guarayos:

> La Trans Guarayos a no dejarla entrar a la otra; dice que no corresponde su resolución ministerial (...) El concejo, como tal, tiene que velar por la seguridad de la ciudadanía, otro por la calidad del servicio y otro, que cumplan con sus papeles legales (*Ibíd.*).

Así, ante la dificultad de resolver los conflictos a partir de negociaciones y pactos internos, las instancias del Estado en todos sus niveles se constituyen en operadores de la resolución de conflictos, cada una en el ámbito de su jurisdicción territorial.

A partir de los conflictos se puede evidenciar que el transporte interprovincial se va consolidando en la zona como un sector con un importante poder político, en virtud de su estructura organizativa, su capacidad de convocatoria y por su actuación coordinada en situaciones de negociación y presión, pero además por su capacidad para aglutinar a otros sectores económicos y sociales estructurados en

redes económicas y sociales casi tan sólidas como la del transporte. Es por ello que algunos informantes clave ya consideran al transporte como una nueva élite política: "creo que se está conformando, estructurando, fortaleciendo, una nueva élite. (...) esto del bloque (...) es un indicador de una estructura organizacional" (Técnico de CIPCA).

2.4 Componentes cultural y de género en la ruta Ascensión de Guarayos

2.4.1 El componente cultural

Los modos de relacionamiento y manejo de recursos económicos y sociales de una población están marcados por sus características culturales. En este sentido, en la ruta Ascensión de Guarayos se puede observar diferencias socioculturales en cuanto a la generación, acumulación y uso del capital económico y social entre los pobladores oriundos y los migrantes (cultura guaraya, cultura cruceña y cultura occidental), que presentan rasgos diferenciales, aunque también evidencian efectos de los procesos de aculturación.

La mayoría de los entrevistados de la ruta Ascensión de Guarayos coincidieron en que el panorama cultural es diverso; diversidad asociada con categorías como "multicultural", "plurinacional", "mixta".

> Ahora es plurinacional, hay de todo lado, de Santa Cruz, inclusive nacidos en Cochabamba, Potosí, Pailón (...). No hay diferencias, porque aquí hay reglamentos y todos tienen que trabajar acatando los reglamentos internos (Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón).

En Ascensión de Guarayos se pudo evidenciar un aspecto interesante en la composición cultural de las asociaciones: los miembros de las asociaciones de flotas son de origen oriental, mientras que las asociaciones de trufis están compuestos sobre todo por migrantes del occidente del país:

> En el transporte pesado de flotas no podemos hablar de personas nativas, porque no hay. Los dueños son cruceños. Los Noah viven aquí, pero muchos de ellos son migrantes de Cochabamba, La Paz, Oruro. De los motistas hay un 50% que es oriundo, y otro 50% de

> los migrantes (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

Al respecto, se tiende a considerar el transporte como una actividad económica que atrae a migrantes del occidente, supuestamente por sus rasgos de disciplina, ahorro y sentido de previsión:

> Obviamente los inmigrantes trabajan más que los de acá. La gente del lugar no es optimista. Les basta que haya para el día, lo dejan. Pero los collas, mientras más tienen, siguen queriendo otro (Jacinto Menchaca, presidente del bloque transporte Chiquitanía).

> El migrante ha traído su cultura (...) El migrante ha venido a producir. Al nativo muy poco le gusta producir (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

> El guarayo tiene la cultura de que él no es ahorrativo (...) la cultura originaria es que hacían su campamento, cazaban, pescaban. Cuando veían que ya no, entonces se mudaban más allá. Para qué acumular, para qué guardar cosas que después lo van a dejar. Ese esquema hace que vivan al día. (...) En cambio, el paisano es diferente, lo guarda porque ya tiene en su mente comprarse una herramienta de trabajo, una tienda para negocio (*Ibíd.*).

La cosmovisión y las características culturales inciden en el manejo del dinero; la relación de los individuos con el entorno social y natural influye en la construcción subjetiva y social del "presente" y el "futuro", aspectos que orientan la generación, acumulación y uso de los recursos naturales, económicos y sociales. Concretamente, las lógicas culturales de oriente y occidente son distintas, pues la primera tiende a la satisfacción de las necesidades inmediatas, mientras que la segunda procura la acumulación e inversión. El mismo entrevistado atribuye al inmigrante

> ... otra visión económica. El colla está pensando en mañana, prefiere comer mote ahora, pero tener su Volvo mañana. En cambio el guarayo, qué va a estar comiendo mote. Venga asado, aunque no le alcance para pagar (*Ibíd.*).

Gracias a su mayor capacidad de ahorro y pago de los créditos, las dos actividades económicas de mayor crecimiento y expansión —el transporte y el comercio— son sostenidas por migrantes,

que empezaron con capitales mínimos pero que bajo la lógica de la acumulación y reinversión han logrado ampliar sus capitales al grado de ascender económica y socialmente en mayor proporción que la población originaria de las localidades de la ruta Ascensión de Guarayos: "El colla es más responsable en asumir compromisos de deuda, mientras que el guarayo, si se endeuda, no lo toma con mucha seriedad" (*Ibíd.*).

El entrevistado sugiere asimismo que entre los migrantes hay una mayor propensión a la diversificación de la economía familiar y la articulación entre comercio y transporte: "A diferencia de la familia típica guaraya, la familia migrante, los hijos de los migrantes, se involucran en todo el proceso productivo" (*Ibíd.*).

Sin embargo, las formas culturales no permanecen inmutables, pues son dinámicas y permeables a los procesos de aculturación, que en esta ruta se dan a partir de los nuevos lazos de parentesco entre los pobladores oriundos y los migrantes; "mezclas" que generan vías de acceso a las instituciones locales. Son procesos que implican encuentros, pero también desencuentros. Se trata de instancias de intolerancia que producen situaciones de segregación y enfrentamiento:

> Antes, la gente nativa no nos permitía [aceptaba], por la raza que tenemos; decían que son collas, que nos están invadiendo Pero ellos decían "estamos en nuestra casa" (...) Después ingresó el partido político MAS. Antes nadie podía decir que era masista, porque le echaban huasca o cualquier cosa le hacían. Con el tiempo, cualquiera puede ser masista (Jacinto Menchaca, presidente del Bloque Chiquitanía).

Por otro lado, los cambios políticos van flexibilizando las relaciones y habilitando espacios de encuentro entre las culturas, que permiten aceptar e integrar modalidades distintas, sin que estas reemplacen o desplacen las formas culturales propias:

> Cuando la gente razona, empieza a adquirir una nueva cultura de interrelación que se vuelve más aceptable. El guarayo actual es accesible. Ahora entiende que el migrante ya no es ese colla que no debía estar aquí (...) [lo] acepta, convive y se interrelaciona [con él] y valora su aporte (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos).

Se trata de sinergias entre grupos sociales y culturales que producen dinámicas productivas favorables a la localidad, puesto que finalmente el migrante, genera, acumula y reinvierte el capital económico y social en el lugar.

2.4.2 El componente de género

Los componentes de género hacen referencia a la división social del trabajo en función de las construcciones acerca de la feminidad y masculinidad y el papel de estas categorías en la producción y la reproducción de bienes y relaciones.

Así, se puede observar que, en el caso del transporte, son los hombres los que trabajan en la ruta, mientras que las mujeres eligen actividades que les permitan ocuparse de la crianza de los hijos, como el comercio. Se trata de una división del trabajo que acarrea una diversificación de la economía familiar, que a la vez establece una alianza estratégica entre ambas actividades. Uno de los técnicos de CIPCA en Guarayos sostiene:

> Son familias que viven años [aquí], pero vienen de otro lado. Entonces son multiactivas; la mujer generalmente tiene su propia actividad económica y hasta los hijos cuando van creciendo. Y como en su cultura el transporte y el comercio están bien relacionados, el marido es transportista y la mujer es comerciante, con puesto en el mercado.

La participación de las mujeres en el sector del transporte interprovincial se circunscribe principalmente a la función de secretarias, y ocasionalmente al lugar de socias-propietarias de líneas de transporte que son "trabajadas" por familiares varones (esposos, hijos, tíos) o por choferes contratados, y excepcionalmente a la conducción en las rutas, siendo su lugar más nominal que funcional: "Sí, a veces las propietarias de las líneas son mujeres, pero choferes, ni una" (Gabriela, secretaria Asociación de Transporte 13 de Mayo). Lo mismo se evidenció en la localidad de San Julián: "Sí, hay mujeres que tienen línea, pero sus esposos o familiares son los que trabajan. Ellas son socias, pero no trabajan" (Edgar Araray, estudiante residente).

Uno de estos casos excepcionales de mujeres socias y choferes de sus vehículos es el de Eulogia, miembro de la asociación de mototaxis 1º de Mayo, quien relata un complejo proceso de inserción al sector del transporte marcado por las dificultades propias del trabajo y por las actitudes de segregación de algunos colegas:

> (...) [aunque] casi el 40% de las socias son mujeres (...), mayormente sus esposos trabajan. Primero han salido a trabajar así pirateras; han sentido esa discriminación. Así que el presidente de la línea ha querido dar oportunidad a las mujeres (Eulogia Sulca, socia de Asociación de mototaxis 1º de Mayo).

Sin embargo, los testimonios sugieren que las mujeres no suelen trabajar en el transporte, pues los papeles de pareja y de madre demandan su presencia en el hogar. Aunque tienen auto, "no trabajan siempre; tienen también otros negocios, venden ropa o tienen otros sembradíos, o [están] en su casa con sus hijos y su marido" (Oscar, socio del Sindicato de Transporte Interprovincial 24 de Junio). Otra de las entrevistadas en Guarayos señala: "Las mujeres son amas de casa nomás. Las que tienen más platita venden comida. Se van al chaco a trabajar, a sembrar, así trabajan allá" (María Isabel Maguari Yabare, usuaria y dirigente indígena).

La mayoría de las mujeres vinculadas al transporte califica como positiva su experiencia de trabajo en estas redes, donde su función de secretarias está claramente delimitada y regulada por los directivos, mientras que el trato respetuoso es algo que ellas lograron después de haber marcado límites en la relación con los socios: "Aquí son todas personas mayores, si uno se hace respetar, pues a uno lo respetan" (Rosa, secretaria Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor). Se trata de procesos de negociación donde el respeto que las mujeres "se ganen" depende de establecer lugares, funciones y límites en el relacionamiento:

> No tengo problemas con la falta de respeto. Hay alguna que otra que le faltan el respeto, pero depende de ella hacerse respetar (...) Si uno se da su lugar, nadie le falta el respeto. Por ejemplo, yo soy una mujer casada y hasta ahorita no he tenido ningún problema (Gabriela, secretaria Asociación de Transporte 13 de Mayo).

Sin embargo, la construcción de hombres y mujeres de que las mujeres deben "ganarse" el respeto, "hacerse" respetar —aspecto que no se cuestiona en los varones— da cuenta de una situación de inequidad. "Cuando hablamos de la equidad y la igualdad de oportunidades, las entendemos en tanto están directamente relacionadas al principio y derecho de igualdad y no discriminación"[49] (Nostas y Sanabria 2010: 6). En este sentido, las mujeres no solo deben hacerse un lugar en el trabajo, sino también en el ámbito de la familia y la pareja, con quien en muchas ocasiones debe negociar el consentimiento a su actividad laboral. Tal es el caso de una de las secretarias de Guarayos:

> Ellos me llamaron; me dijeron: "Rosita, ¿será que nos puede atender la oficina?". Yo no sabía si sí o si no, porque yo tengo familia, mis hijos, trabajo. La verdad, lo hablé con mi pareja, a ver si aceptaba, porque además yo ya tenía trabajo, y aceptó y mi familia también (Rosa, secretaria Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor).

Se trata de relaciones marcadas por el poder, que la disparidad de lugares y funciones establece entre los miembros de una red, y que en este caso ubican a las mujeres en relación de dependencia respecto de las decisiones de los varones de sus familias y con los que trabajan.

> Trabajar con puros hombres, cualquiera piensa que es fácil, pero es difícil tenerlos todos los días. (...) La falta de respeto es que algunos llegaban prepotentes a gritonearle a uno, a decirle cosas que uno no tiene la culpa (Claudia, secretaria Asociación de Transporte 13 de Mayo).

Es por ello que en algunas de las mujeres entrevistadas se percibe una sensación de indefensión y vulnerabilidad, puesto que el trato entre hombres es diferente, y entre ellos el respeto no tiene que ser ganado y otorgado, sino que es parte de la negociación entre pares.

Finalmente, la diferencia de género también incide en cómo las personas se posicionan en los distintos lugares y desempeñan

49 Véase Convención de las Naciones Unidas para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación con la Mujer (CEDAW).

distintas actividades. De modo que la competencia, la rivalidad, y la "libertad de movilización" necesarias para el trabajo en las redes de transporte son modalidades masculinas, mientras que el trabajo de relacionamiento con el otro (clientes, socios, choferes), administración y cuidado corresponden a una modalidad femenina. Así lo señala uno de los entrevistados de Guarayos: "En el [transporte] particular hay mujeres. Pero no se ven mujeres transportando. La participación de las mujeres está en la administración de los recursos que generan, ahí creo que tienen un rol muy importante" (Lino Barrientos, presidente Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos). Se trata de modalidades diferentes, que no son excluyentes sino más bien complementarias, como se evidencia en las familias de emigrantes, donde las actividades económicas del hombre y la mujer se articulan en un solo proyecto económico familiar, produciendo efectos de diversificación económica, acumulación y reinversión del capital económico en las familias, lo que incide en un ascenso económico y social más dinámico que el de las familias nativas.

3. Redes sociales en la ruta Sur o hacia el Chaco

3.1 Generación de las redes: estructura

En la ruta hacia el Chaco, como en las anteriores, las redes de transporte interprovincial son estructuras sociales, en las que se producen transacciones económicas pero también la circulación de bienes de orden simbólico. Se trata de estructuras sociales que cuentan con mecanismos de expansión y de autorregulación, que permiten no solo la permanencia de una red sino también su reconfiguración, como estrategia de adaptación a los cambios socioeconómicos y políticos de su entorno. De este modo, las asociaciones, sindicatos y cooperativas del sector son micro redes que forman parte de meso redes (como las federaciones y bloques). Éstas constituyen a su vez macro redes que involucran a todo el amplio y complejo sector del transporte en Bolivia, en un contexto socioeconómico donde, junto al comercio, sostienen un tipo de economía informal y popular que permite a gran parte de la población generar capitales económicos, sociales y políticos.

En la ruta hacia el Chaco, las asociaciones de las localidades de Abapó, Charagua y Camiri son micro redes que están conformadas por actores-nodos (dirigentes, socios, personal administrativo y choferes), posiciones y funciones delimitadas por los estatutos orgánicos y reglamentos internos. Pero a la vez son nodos que forman parte de redes más amplias y complejas, organizaciones sindicales de alcance departamental, regional (meso redes) y nacional (macro redes). En efecto, desde su constitución, una asociación se inserta en una estructura sindical en la que es necesario tomar en cuenta la estructura y funcionamiento de las asociaciones ya existentes, porque indefectiblemente compartirán la ruta, el dominio y los pasajeros de la zona: "cuando nosotros nos creamos éramos 60 personas, cuando se conformó Jireh todavía no había Oro Negro, [San] Basilio se creó hace cinco años, pero siempre hay que ver cuáles ya hay y cuántos son" (Roger Marzana, secretario ejecutivo Asociación de Trufis Jireh) (conformación de una mesored).

En la estructura de las redes operan lógicas de inclusión y exclusión, que regulan las condiciones de admisión pero esencialmente imponen barreras de protección frente a agentes extraños, sobre todo, cuando la estructura no es lo suficientemente sólida para soportar los cambios. Las lógicas de inclusión están definidas en los instrumentos normativos (estatutos y reglamentos) de las asociaciones. Uno de los principales criterios es la compra de una "línea", en la que puede ingresar una o más movilidades, dependiendo de la asociación. Por ejemplo, en el sindicato 6 de Agosto de Camiri, "un socio puede tener hasta dos movilidades (...) se puede tener una y una, un micro y un trufi, pero no dos de lo mismo" (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto), lo que implica una doble función: habilitar el ingreso y a la vez limitar el acceso a los espacios de trabajo, como regulación de la actividad económica.

Aparte de los requisitos de admisión formales (pagos, permisos, papeles al día), muchas veces pesan más los requisitos no formales o implícitos como "conocer a la persona":

> Las personas que entran no puede ser una persona que yo no conozca, pero si trae todos los requisitos no se le puede cerrar la puerta. Pero si me pide línea, le tengo que explicar la situación, dónde hay y dónde no" (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto).

Esta aparente contradicción hace referencia a que, de abrirse un espacio para el ingreso de nuevos socios, se prioriza la venta de líneas a aquellas personas conocidas, es decir vinculadas de alguna manera con el sector y la asociación: socios alquilantes, antiguos choferes, familiares de transportistas, transportistas que hubiesen trabajado en otras líneas anteriormente. Por ello, las personas "nuevas" o "ajenas" al sector viven estos procesos de filtro como barreras muy difíciles de superar. Las lógicas de exclusión son las restricciones que las redes establecen para limitar su expansión. Están definidas por las dinámicas de apertura y cierre de cupos o venta de líneas:

> Ingresar es difícil. Por ejemplo ahora no hay cupo, y han venido bastantes a preguntar si se podían afiliar. Ni siquiera por el sindicato, si habría más gente ya saldrían menos, si ahora salen una o dos veces nada más, con más gente saldrían menos (Liliana, secretaria Asociación 12 de Octubre).

La regulación de la expansión de las redes permite controlar el crecimiento de la asociación, la cantidad de socios y por tanto de vehículos que ofertan un servicio en relación a la demanda de la población:

> Los Noah recién nomás se han puesto, según la ruta a donde va, para la ciudad son los micros, para Santa Cruz van los trufis de cinco o siete personas. Se abren líneas a la venta según lo que piden las juntas vecinales (...) (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto).

Sin embargo, este equilibrio (homeostasis) entre la regulación interna y las demandas externas se ve afectado cuando las autoridades municipales otorgan permisos de circulación a nuevas redes, sin negociación con las asociaciones ya existentes:

> Antes solo había dos asociaciones, y la demanda era más elevada (...) Las autoridades, no sé si será por cuestión política, interés económico o por monopolio, sin ver la realidad del transporte aquí en Camiri, han empezado a recibir nuevas empresas y ha ido mermando el transporte (Roger Marzana, dirigente del Sindicato de Trufis Trans Jireh).

Para superar las barreras de las redes de transporte ya existentes, surgen nuevas asociaciones de "transporte libre" que se caracterizan por tener barreras de entrada más flexibles, percibiéndose este tipo de asociaciones como "más incluyentes y más democráticas". Este es el caso de la Asociación de Transporte Libre 21 de Enero que se consolidó en Charagua Estación, caracterizada por concentrar a mucha población migrante, dedicada a la producción agrícola, al comercio y al transporte. Dos de los socios relatan el proceso de creación de esta organización:

> Hay una asociación 12 de Octubre (...). Esa asociación ha tratado de no permitir que entremos a dos cuadras del mercado, y por eso hemos creado esta [nueva] asociación (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

> ... hay otra asociación en el pueblo que se llama 12 de Octubre. A nosotros, a los de la estación, ellos nos han prohibido que pudiéramos hacer este trabajo porque no nos asociamos a su asociación de ellos. Pero era muy caro para la gente de acá: 100 dólares, 150 (Graciela Delgado, socia Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Como en otros casos, la conformación de esta nueva asociación estuvo relacionada con el alza del precio de los pasajes por parte de las asociaciones ya existentes y una oferta insuficiente del servicio debida a las restricciones de ingreso a las asociaciones ya existentes:

> El problema fue que cuando nosotros no estábamos organizados todavía, la asociación 12 de Octubre ya estaba subiendo el pasaje a 5 Bs. Cuando organizamos esta asociación ya hicimos competencia, el pueblo nos ha apoyado (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Así, la competencia con otras asociaciones y la posibilidad de que la población "apoye" a nuevas asociaciones generan una presión externa.

Las redes del transporte libre cuentan con una estructura organizativa sindical paralela que regula y restringe su funcionamiento, y también tienen sus propios mecanismos de inclusión y exclusión, aunque evidentemente más flexibles:

> Para afiliarse al transporte libre, solo pedimos fotocopia de carnet, y una cuota para solventar los gastos de la asociación. Es una cuota barata, no pedimos unos 100 dólares (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Y el mismo socio añade que su dinámica tiende a la expansión:

> Nos hemos afiliado a la Federación [Departamental] de Transporte Libre y vamos al pueblo y otras comunidades, pero todavía no estamos abarcando hasta Santa Cruz, pero después sí vamos a abrir una línea.

Cabe preguntarse por qué alguien decidiría formar parte de redes que ponen restricciones a su trabajo y a su posibilidad de acumulación de capital. Parecen existir beneficios de otra índole:

> Los beneficios (...) de estar afiliado es que, frente a cualquier problema, la asociación lo apoya. Por ejemplo, teníamos problemas con las flotas; la asociación tiene la obligación de dar la cara para resolver los conflictos (Graciela Delgado, socia Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Los entrevistados de la ruta Ascensión de Guarayos mencionan tres beneficios principales: la defensa del asociado a nivel individual y grupal, la ventaja de tener una ruta con pasajeros seguros y la posibilidad de desarrollar su trabajo en un contexto de "legalidad", frente a la inseguridad en la que se desarrolla la actividad informal. Sin embargo, como los entrevistados sugieren, no hay nada seguro, así que los transportistas eligen asociarse motivados sobre todo por la pertenencia a una red que brinda defensa y protección legal y seguridad en el trabajo, aspectos que a modo de bien simbólico constituyen un capital social para los individuos:

> El beneficio de estar sindicalizados es que trabajamos con la ley, no estamos a la deriva como transporte público. Si tenemos un accidente, sabemos muy bien quién es porque nuestras unidades tienen logotipo. Vamos ahora por lo correcto, porque como el transporte no tiene ley, en un accidente todos le caen al chofer, nadie habla de la negligencia del pasajero; para eso estamos, para defender al socio. No hay caja, ni hay seguro, entonces hacemos un fondo de ayuda; una caja de seguridad (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto).

En la ruta hacia el Chaco se identificaron tres vías por las cuales las personas llegan a trabajar y vivir del transporte interprovincial. La primera se define como una trayectoria individual, porque una persona accede al sector a partir de su recorrido por distintos sectores productivos y encuentra en un momento particular de su vida las condiciones favorables para elegir el transporte como medio de sustento económico. Tal es el caso de don Adrián, minero relocalizado de Oruro que ahora es socio de Expreso Camiri:

> Con el dinero de relocalización vinimos aquí, a Camiri, con mi esposa y con mi familia. Y aquí compramos "línea" para trabajar. Al principio no querían vender, solo a los camireños querían vender (...) no querían que los collas vinieran a trabajar, no nos daban derecho a trabajar, pero igual nomás hemos trabajado.

La segunda trayectoria es la familiar, en la que los hijos dan continuidad a la actividad económica del padre, pues heredan la línea o el instrumento de trabajo, como ocurrió con Mario Romero, secretario general del Transporte Pesado de Camiri:

> Yo, antes de ser abogado, era transportista. Mi padre era transportista, ha tenido cisterna y tráiler. En mi vida de estudiante, yo ya fui transportista. Tenía mi licencia de conducir. Al fallecer mi padre, mis derechos pasan, entro yo.

Se trate de la herencia material de los medios de trabajo (línea y vehículo) o la herencia simbólica que implica la transmisión de una forma de vida y de trabajo, se pudo constatar en muchas asociaciones la existencia de lazos de parentesco entre socios (padres, hijos, hermanos, tíos).

Estas trayectorias se evidencian con claridad en el caso de las empresas o flotas de buses, que al ser emprendimientos económicos particulares o privados, se sostienen en redes familiares, como la mayoría de las flotas en la localidad de Camiri, entre las que se encuentra la empresa Expreso Camiri: "Esa es una empresa de padres e hijos, es una empresa familiar. Su papá es el dueño y los hijos se han comprado flotas. Todos tienen sus flotas, son seis flotas, las que van y vienen" (Reina, secretaria Expreso Camiri). Por su parte, el dueño de la flota añade que si bien el trabajo es duro, es posible sostener

una empresa sin inversiones ajenas a la red familiar: "Para comprar la flota se tiene que sacar préstamo, y trabajar duro para pagar. Da para pagar el trabajo" (Adrián, socio Expreso Camiri). Agrega que, sin embargo, como empresas privadas, las flotas también están afiliadas a organizaciones sindicales:

> Esta empresa es privada, no es un sindicato, por eso no entra cualquiera. (...) Nosotros pertenecemos a una asociación 1º de Mayo, pagamos mensualmente obligatorio, al sindicato se paga sagrado. Cualquier cosa pasa, al sindicato hay que hacer conocer para que salga a la defensa de sus asociados (*Ibíd.*).

En la empresa El Chaqueño, considerada por la mayoría de los entrevistados de esta localidad como una empresa familiar tradicional, el vínculo familiar es el principal criterio de inclusión y exclusión: "en esta empresa es la familia Ortuño y nadie más. Pueden ser dos o tres hermanos, pero es la familia, sin socios de afuera y extraños a la familia" (Mari Luz, secretaria Flota El Chaqueño). Así, las empresas tradicionales se asocian a los propietarios que en la mayoría de los casos son personas reconocidas en el pueblo con un estatus social importante, lo que suma como capital simbólico. Se trata de un capital económico y simbólico que pasa de generación en generación.

El caso de las empresas familiares evidencia con claridad la articulación entre las redes económicas y las sociales por cuanto son los vínculos familiares los que articulan lazos económicos, y donde circulan no sólo bienes materiales sino fundamentalmente simbólicos, como la tradición familiar, apellido, prestigio, patrimonio, poder y reconocimiento social: "El Chaqueño se mantiene por la tradición de la gente. La gente va escuchando de sus padres sobre El Chaqueño, la empresa en la que viajé con mi papá. Aunque ya muchos han muerto, han dejado ese recuerdo en sus hijos; es una tradición familiar" (*Ibíd.*).

Por último, la trayectoria social involucra a una red social más amplia en los lazos de amistad y de trabajo previos, que permiten a los interesados acceder a la información circulante en las redes, lo que proporciona mayores posibilidades de ingreso. Por ejemplo, una de las entrevistadas en Camiri explica: "[yo] estaba recomendada por otra persona que ya trabajaba aquí. Era una amiga. Y cuando yo me

retiré también recomendé a otra persona, para que se quede en mi lugar" (Liliana, secretaria Asociación 12 de Octubre).

La estructura de las redes es dinámica por cuanto experimenta procesos de configuración y de reconfiguración, derivados de los cambios sociales, económicos y políticos de la región donde se desarrollan. Está permeada por procesos y trayectorias individuales, familiares y sociales, que darán una forma y dinámica a su funcionamiento, como veremos a continuación.

3.2 Funcionamiento de las redes

El funcionamiento de las redes del transporte interprovincial está regulado por normas que gobiernan las relaciones entre los actores. Las redes funcionan en la medida en que permiten la circulación de recursos, información e influencias entre las diferentes esferas de la estructura social. En otras palabras, las redes funcionan porque ordenan y restringen el accionar de los miembros, pero a la vez les reportan otro tipo de ventajas que compensan sobradamente las limitaciones de pertenecer a una red.

Puesto que la actividad del transporte interprovincial en Bolivia está regulada por la libre oferta y demanda, la función primordial de las redes consiste en defender y resguardar el dominio de la ruta frente a la constante competencia. El estudio constató que las redes de transporte cuentan en algunas localidades con un nivel de cohesión importante, al extremo de no permitir el ingreso a la ruta, mientras que otras redes, como las de Camiri, no han conseguido restringir el ingreso de nuevas asociaciones, generando un desequilibrio en la red:

> Ahora hay más competencia, porque hay terceras personas que no están afiliadas pero consiguen trabajo. Como no hay una alcaldía o un comité cívico que apoye a los camireños, entonces todo queda al libre albedrío. Lo que no ocurre con Villamontes ni Yacuiba, que son bien organizados, ahí no entra nadie, por nada del mundo (Mario Romero, secretario general del Transporte Pesado).

En este contexto, las redes cumplen las funciones de regulación y protección que las instancias municipales o departamentales no cumplen.

Las asociaciones de la ruta hacia el Chaco se aglutinan en las instancias departamentales respectivas: la Federación 16 de Julio si se trata de asociaciones y sindicatos, mientras que las cooperativas de las tres localidades están articuladas a Fedectrans, como se puede observar en el gráfico 17.

Formar parte de redes sociales implica para los transportistas un capital social que les permite movilizar sus recursos económicos y sociales para mejorar su calidad de vida y ascender socialmente, a través de relaciones de tipo horizontal, vertical y transversal, que determinan distintas posibilidades de acción económica para los miembros de la red.

Las relaciones horizontales comprenden las que se establecen entre los socios, pero también las que se dan entre choferes, quienes en la localidad de Camiri cuentan con un sindicato de choferes asalariados, cuyo principal objetivo es defender a sus afiliados de los tratos injustos de los empleadores. Mario Romero, secretario general del Transporte Pesado señala: "Los choferes tienen otra organización; un sindicato de asalariados que tienen su directorio. Ellos los protegen. Tenemos que tener buenas relaciones porque ellos son los que trabajan". Conviene resaltar que, desde su lugar institucional de socio propietario de un camión, el entrevistado reconoce la importancia del sindicato de choferes como instancia de mediación y negociación entre los empleadores y los choferes asalariados.

Las relaciones transversales son las que posibilitan sinergias del sector transporte con otros sectores del entramado social, pues evidencian la capacidad de las redes de adaptarse y reconfigurarse en función de las dinámicas sociales, económicas y políticas del entorno. Este es el caso de Abapó, donde las redes de transporte se han articulado de tal manera a la dinámica económica de la localidad que ya tienen mapeados a los distintos sectores o actores/usuarios del transporte, las actividades que realizan e inclusive los días en los que se trasladan. Por ejemplo, uno de los socios de Abapó comenta:

> Nosotros trabajamos mayormente con pasajeros que viven de la agricultura, de la ganadería y del negocio. Pasajeros que nos conocen, (...) de Abapó, Río Seco, Mora y uno que otro también puede ser turista (Socio Asociación de Transporte 14 de Marzo).

Gráfico 17
Redes del transporte interprovincial, ruta hacia el Chaco

Direc-torio
Socios a/p Alquilan-tes
Secre-taría
Movimiento Interno
Chofe-res
Asociación de Trans-porte Cruz del Sur
Asociación de Trans-porte 14 de Marzo
Asociaciones, sindicatos y cooperativas de transporte de **Abapó**
Bloque Chaco
Sindicato de Trans-porte 12 de Octubre
Asociación de Trans-porte del Oriente
Federación de Transporte 16 de Noviembre/ Fedectrans (Federación de Cooperativas)
Asociación de Transporte Basilio
Asociaciones, sindicatos y cooperativas de transporte de **Charagua**
Confederación de Choferes de Bolivia
Asociación de Trans-porte 21 de Abril
Asocia-ciones, sindicatos y cooperativas de transporte de **Camiri**
Asociación Virgen de Charagua
Asociación de Trans. Ñancaguazú
Flotas
Empresa de Transporte El Chaqueño
Asociación de Trans-porte Jireh
Asociación de Trans-porte Oro Negro
Cooperativa de Transporte Basilio
Empresa de Trans-porte San Silvestre
Empresa de Trans-porte Trans Camiri
Empre-sa de Transporte Guzmar

Fuente: elaboración propia en base a las entrevistas.

Las asociaciones se las arreglan para calcular el movimiento y acompañar la dinámica de los flujos humanos, así como personalizar el servicio, adecuándolo a las necesidades específicas de cada localidad. Así, aunque en el caso de Camiri los pasajeros son en su mayoría los comerciantes y las empresas que trasladan su carga en las flotas, no por eso dejan de tomar en cuenta la considerable masa de estudiantes y trabajadores camireños que se trasladan cada fin de semana de Santa Cruz a Camiri y que vuelven a la capital los domingos.

Cada localidad inventa y reinventa sus dinámicas en función de las particularidades de la zona y de la población usuaria, como hacen los transportistas de Abapó, que han ideado la modalidad de crédito para clientes de las colonias menonitas, servicio de encomiendas, horarios flexibles para comerciantes, etc.:

> Llevamos a menonitas, con los cuales también trabajamos a crédito, con cada chofer. También les llevamos encomiendas. También con agricultores que han venido del interior y comerciantes; especialmente con ellos los miércoles porque vienen a la feria de barrio Lindo. Madrugan de Abapó, compran y retornan al atardecer (Genaro Estrada, socio Asociación de Transporte 14 de Marzo).

Adicionalmente, las relaciones con otras instituciones gubernamentales —que también corresponden a las relaciones transversales— se traducen en alianzas formales y no formales, sobre la base de una mutua cooperación para defender intereses comunes: "Trabajamos con la alcaldía del municipio de Cabezas. Cuando la alcaldía pide bloqueo, los cooperamos" (*Ibíd.*). Aunque en otras localidades como Camiri, no existe un punto de encuentro y apoyo entre la alcaldía municipal y la sociedad civil, por lo cual las asociaciones han recurrido a instancias sindicales de Santa Cruz:

> Hemos conseguido el apoyo de la Central Obrera Regional (COR), de la COD de Santa Cruz. Aquí existen dos comités cívicos que no sirven para nada. Otras autoridades miran de palco. No hay esa hermandad, esa ayuda. Más que todo hemos hecho presión con el apoyo de la Federación 16 de Noviembre (Mario Romero, secretario general del Transporte Pesado).

Indudablemente, las alianzas estratégicas entre el sector productivo, el del comercio y el del transporte dinamizan la economía de cada localidad, aunque un sacerdote de Charagua precisa que estas alianzas estratégicas de los distintos sectores no están exentas de conflictos internos:

> Se soportan y se envidian porque el comercio más dinámico lo tienen los collas, y eso les duele a los del pueblo. El dinero se está yendo también hacia ese sector. Si se hace una construcción bonita, es de los collas; en cambio, la gente criolla no se considera propietaria de estos lugares. Sus intereses están en Santa Cruz (P. Mauricio Bacardit, párroco jesuita).

El servicio constituye un valor simbólico con incidencia en el ámbito económico y social, pues un mayor prestigio genera mayor confianza entre los usuarios, un mayor nivel de fidelización y, consiguientemente, mayores ingresos por concepto de venta del servicio. Se trata de una lógica capitalista en la que la competencia se reduce finalmente a la disminución del precio o el aumento de las prestaciones al pasajero a fin de que elija una asociación entre muchas otras. En Abapó, la mejora de las condiciones de comodidad antes del viaje y durante el mismo se traduce en un elemento competitivo:

> Como usted ve, ahora hay harto pasajero sentado esperando porque estos días hay más movimiento y nosotros le damos la comodidad de buenos asientos y les hemos puesto hasta televisor para que miren películas mientras esperan (Don Pablo, socio Asociación de Transporte Cruz del Sur).

Asimismo, añade el entrevistado, el trato familiar genera mayor confianza entre los pasajeros:

> Mayormente los pasajeros los conocemos a todos hasta por su nombre como si fueran nuestra familia. Hay algunos que tienen nuestro número de celular y cuando están en La Ramada, nos llaman para saber a qué hora vamos a salir para irse con nosotros, porque hemos hecho amistad (*Ibíd.*).

En Camiri, los usuarios del transporte interprovincial suelen elegir entre el servicio de trufis o el servicio de flotas, dependiendo de la preferencia de ir cómodo en horario fijo, o de llegar rápido y a cualquier hora. Otro criterio importante es el de la seguridad:

> Cuando viajo, trato de irme en flota, porque sé que estas carreteras son peligrosas, puede ser que llegues o puede ser que llegues a la mitad. Ha habido muchos accidentes en la carretera a Santa Cruz. Evito irme en los trufis, pero si en algún caso me toca ir, ni modo, voy nomás (Luciana Arraya, usuaria de transporte interprovincial).

Sin embargo, los trufis empezaron a implementar mejoras en los vehículos a fin de ofrecer mayor comodidad y competir en mejores condiciones con las flotas:

> La movilidad bien aseada, con el asiento del medio con un cabezal más para que el pasajero vaya cómodo; nosotros no lo reclinábamos el asiento para adelante, sino que había espacio para que el pasajero vaya extendido, cómodo. Nosotros utilizábamos parrilla (Roger Marzana, dirigente Sindicato de Trufis Trans Jireh).

Esta misma entrevistada señala que ante la masificación del servicio, se ha perdido en Camiri la familiaridad que aún se percibe en Abapó, y que un "pequeño detalle" significa un plus para los usuarios:

> Las flotas están completamente llenas y ya ahora no esperan al cliente, llega su hora y parten. Antes esperaban, tenían más paciencia, veían el apellido de tal y decían "no ha llegado, esperémoslo". Era algo más familiar, como el pueblo era chico. En cambio, como ahora hay más gente y más competencia, ya no hay esos detallitos (Luciana Arraya, usuaria de transporte interprovincial).

En Charagua, el servicio es usado principalmente por "particulares, menonitas y comerciantes", que suelen elegir dependiendo de su actividad económica o social entre las flotas y los trufis. Por ejemplo, "los comerciantes prefieren la flota porque tienen que traer su mercadería, y los menonos [menonitas] van en trufis (...) [para] pasear en familia. Cuando van a comprar o vender van en la flota" (Claudia, secretaria Sindicato 12 de Octubre). Sin embargo, las

condiciones del camino y la menor afluencia de pasajeros en relación a Abapó y Camiri genera una dinámica de transporte de pasajeros menos intensa, pues las flotas y trufis salen solo dos veces al día, una en la mañana (10:00) y otra en la tarde (16:00).

No obstante, los choferes y socios señalan que sostener el servicio de transporte en una ruta, "abrir la ruta", implica un alto costo que va desde cobrar menos, hasta partir sin el número suficiente de pasajeros que cubra el costo de operación del vehículo. Como dice uno de los entrevistados, el servicio implica "salir sí o sí, aunque sea a pérdida, con 5 o 10 pasajeros. Se va con gente y de allá se vuelve casi vacío. Pero así vamos y venimos a fin de no perder la ruta, de no fallarle a la gente" (Adrián, socio Expreso Camiri).

Al igual que en las anteriores rutas, las asociaciones que circulan en la ruta hacia el Chaco se constituyen en micro redes relativamente cerradas, con complejas barreras de entrada y condiciones de acceso explícitas e implícitas. Estas asociaciones forman parte del bloque del Chaco que conforma una meso red, que establece alianzas con otras asociaciones, integrando bloques regionales para resguardar el dominio de la ruta hacia el Chaco. Finalmente, como en los anteriores casos, el transporte interprovincial en la ruta hacia el Chaco compone una macro red que articula al transporte con otros sectores como el comercio y el sector productivo de agricultores locales y colonos menonitas. Del mismo modo, estas redes cuentan con mecanismos de expansión y regulación de la expansión a niveles micro, meso y macro que se ajustan a la dinámica económica.

3.3 Conflictos y relaciones de poder

En el sector del transporte interprovincial se puede evidenciar una repetición de conflictos sobre los mismos aspectos en las distintas asociaciones y rutas. En el ámbito de las relaciones verticales también se registran conflictos entre dirigentes entrantes y salientes o entre dirigentes y autoridades de los gobiernos municipal, departamental o nacional. En el ámbito de las relaciones horizontales, también se verifican conflictos entre socios o entre choferes en el marco de la rivalidad y la competencia.

Mientras que en el ámbito de las relaciones transversales, uno de los principales problemas implica el choque entre los intereses del transporte y los de las distintas contrapartes (población, asociaciones de transporte libre, instancias gubernamentales municipal, departamental o nacional), pero que además giran en torno a temas constantes como la exclusividad o dominio de la ruta, el mantenimiento de las carreteras, el abastecimiento y precio del combustible, el precio de los pasajes y en última instancia la confiscación de vehículos involucrados —voluntaria o involuntariamente— en actividades ilegales. Algunos de estos conflictos se repiten de modo casi estructural en las redes de transporte interprovincial de las tres localidades de la ruta hacia el Chaco.

Por ejemplo, los conflictos relacionados con el malestar de los transportistas de la ruta por el mal estado de la carretera, situación que afecta al desempeño de su trabajo, pone en riesgo su vida y en muchos casos aumenta considerablemente el costo del mantenimiento de los vehículos. Tal es el caso de lo sucedido en Abapó, donde cuatro líneas se unieron para presentar sus reclamos, que la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC) solo atendió después de la implementación de un paro como medida de presión:

> Juntamente con las otras cuatro líneas (...) en varias oportunidades, mandamos cartas a la ABC, pidiendo que nos arreglen la carretera Santa Cruz-Abapó. Pero no nos escucharon. Tuvimos que hacer un bloqueo en el mes de julio pasado. A través de ese bloqueo fuimos escuchados, pero fueron a tapar algunos baches del asfalto. En ese bloqueo se firmó un acuerdo con la ABC, donde ellos se comprometen con cero baches y un resellado del asfalto (Ciro Valverde, presidente Asociación de Transporte 14 de Marzo).

Otros conflictos son más bien de orden interno, y enfrentan a distintas organizaciones del sector por la explotación de las rutas. Algunas organizaciones recurren a las autoridades locales para mantener su control exclusivo de una ruta, exigiéndoles que impidan el ingreso de nuevos competidores. Por ejemplo, asociaciones de trufis que cubren la ruta Camiri-Santa Cruz acusan a las autoridades municipales de otorgar a nuevas asociaciones los permisos de circulación en esta ruta, que según ellos ya estaba "saturada", generando un desequilibrio entre la oferta y la demanda,

y por tanto la disminución del trabajo para las asociaciones que "abrieron" la ruta.

Ante la recurrencia de este conflicto, las asociaciones conforman el Bloque Integrado de Trufis del Sur, una meso red que busca consolidar un dominio en un territorio específico y que pretende regular el ingreso de nuevas asociaciones a la ruta Camiri-Santa Cruz: "Siempre hemos pensado que con los que estamos ya es suficiente (...) hagamos un bloque para que no entre ninguna otra empresa porque ni para nosotros alcanza" (Roger Marzana, secretario ejecutivo Asociación de Trufis Jireh). Toman el modelo de otros bloques fuertes como los de la ruta Camiri-Villamontes y, para dotarlo de una estructura, redactaron estatutos que regulen la dinámica de trabajo, procurando hacerlo democráticamente con la representación de socios de todas las empresas. Sin embargo, estas intenciones se han visto entorpecidas casi desde el inicio por una serie de obstáculos relacionados con tendencias verticalistas de ciertos representantes de las asociaciones. La lucha por el poder resquebrajó la unidad del bloque, de modo que una asociación decidió aliarse con otra para conformar un nuevo bloque, con la consiguiente intensificación de las estrategias de captación de pasajeros.

De las entrevistas se desprende que uno de los principales motivos de la confrontación y separación fue la dificultad de conciliar puntos de encuentro entre los representantes, que pugnaban por imponer a los demás una determinada modalidad de funcionamiento. Sin embargo, algunos atribuyen el origen de malestar entre los socios a la rigidez de las normas y lo estricto de las sanciones.

Este conflicto da cuenta de dos aspectos, por un lado que cada institución se maneja en función de normas, reglamentos y lógicas distintas, unas más rígidas o estrictas que otras, y por otro lado se puede evidenciar que la estructura sindical se sostiene en relaciones verticales, de modo que las disposiciones de la asamblea pueden ser leídas como imposiciones por parte de las minorías en desacuerdo.

Un conflicto reciente en la localidad de Charagua enfrentó a la asociación tradicional 12 de Octubre con la nueva asociación de transporte libre, que toma la ruta de Charagua-Centro a Charagua-

Estación y de allí a las colonias menonitas de la zona. Los testimonios sugieren que la asociación más antigua pretendió mantener la exclusividad del ingreso a las colonias menonitas, que en la zona de Charagua-Estación constituyen una población importante debido a su dinámica laboral: "el conflicto es que ellos nomás quieren entrar a las colonias. Porque hay hartos menonitas (...). Y eso es lo que le da vida a este pueblo estación" (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero). Sin embargo, estos conflictos no son nuevos:

> Hubo hace unos dos años un conflicto entre [las asociaciones] Andrés Ibáñez y 12 de Octubre, con otra cooperativa [San] Basilio, que quiso entrar aquí en Charagua. Llegaron a puñetes y hasta la justicia. Después, [San] Basilio dejó (P. Mauricio Bacardit y P. Javier Velasco, párrocos jesuitas).

Se puede concluir, entonces, que frente a las incursiones de otras asociaciones, la respuesta es inmediata en Charagua. La primera reacción es la agresión física a los "usurpadores", para luego pasar a la mediación legal o simbólica, en la que participan las instancias gubernamentales locales y departamentales. El cuadro 35 muestra las particularidades de los conflictos en las distintas localidades de la ruta hacia el Chaco.

Todos estos conflictos tienen que ver con relaciones transversales: se trata de las relaciones de poder que se consolidan a partir de medidas de hecho, con las que las asociaciones buscan imponer su postura en los espacios de negociación o muestran su rechazo a cuestiones que afectan a sus intereses económicos y políticos.

Esta consolidación de relaciones de poder dentro del propio sector se extiende luego a su relación con otros gremios, donde el transporte se presenta como sector como meso o macro red con intereses sectoriales puntuales y una capacidad de organización y presión que gana el respeto de la población y las autoridades. Si bien no se evidencia en estas localidades una alineación a un partido político en particular, el sector como tal representa un potencial político que a menudo lleva a los partidos políticos tradicionales a proponer alianzas políticas, que suelen ser rechazadas por las asociaciones y sindicatos de transportistas.

Cuadro 35
Particularidades de los conflictos en las relaciones transversales: ruta hacia el Chaco

Localidad	Entidades involucradas en el conflicto	Motivo del conflicto	Modalidad del conflicto
Abapó	• Entre las asociaciones y las autoridades nacionales	• El mal estado de las carreteras • Demandan reparación	• Bloqueos para exigir un mejor estado de las carreteras ante el gobierno municipal e instituciones del Estado
Camiri	• Entre las asociaciones antiguas y autoridades • Conflicto interno entre asociaciones del Bloque Integrado de Trufis del Chaco	• Por la otorgación de permisos sin consulta previa, afectando los intereses de las asociaciones ya existentes	• Pugnas de poder por dirigir el nuevo bloque e imponer modalidades que generaron malestar en las minorías
Charagua	• Conflictos con asociaciones nuevas	• Evitar el ingreso a las rutas de otras asociaciones y cooperativas	• La modalidad es la confrontación física y luego la mediación legal de autoridades

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

Tal como sucede en otras rutas, el sector del transporte se constituye aquí en una fuerza política que le permite negociar con las distintas instancias del Estado, pero también insertarse en estas estructuras de poder formal con representaciones sectoriales a fin de viabilizar la solución de los problemas inmediatos o mediatos, y al mismo tiempo consolidar temáticas importantes para el sector en la agenda gubernamental.

3.4 Componentes cultural y de género en la ruta hacia el Chaco

3.4.1 El componente cultural

El componente cultural de las redes de transporte de la ruta hacia el Chaco es diverso y plural, pues los socios, choferes y secretarias proceden de distintas localidades y departamentos del país. El transporte evidencia los efectos de los procesos de movilidad humana que configuran localidades culturalmente diversas: entre "las personas que se dedican al transporte hay camireños y también personas que vienen de otra parte y han hecho su hogar en Camiri, porque se han casado con gente del lugar" (Usuaria del transporte interprovincial).

Este rasgo de pluralidad también está asociado al carácter democrático e incluyente de las redes, pues "allí no se discrimina". De modo que todos los socios ingresan y trabajan en igualdad de condiciones, independientemente de su origen cultural:

> Esto parece del Estado plurinacional, porque tenemos [socios] de todo lado; hay orureños, paceños, camireños, cruceños. Dentro de la institución nadie discrimina a nadie (...) (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto).

Sin embargo, en las asociaciones de todas las localidades se pudo evidenciar la presencia prevalente de migrantes o hijos de migrantes del occidente del país, como socios y como dirigentes, mientras que los lugareños ocupan, en muchos casos, el lugar de choferes, en relación de dependencia económica con los socios:

> Hay gente de distintos lugares: potosinos, orureños, cochabambinos. De todo, todos estamos mezclados. Los que se dedican al transporte más son del occidente; del lugar casi no hay, son más orureños, más paceños. El camba no tiene ni para una carretilla (Usuarios del transporte, Charagua-Estación).

Nuevamente surge la distinción entre las modalidades culturales del oriente y el occidente de Bolivia respecto al trabajo y a la acumulación de capital, asociándose el trabajo esforzado, el ahorro y la prosperidad a la modalidad cultural del occidente, mientras que el trabajo liviano, para el día y el escaso capital, se asocia a la cultura oriental:

> Los que se dedican al transporte son (...) de otro lado. La mayoría de aquí [charagüeños] se dedica al comercio; no les gusta tener cosas, no pueden ahorrar. Trabajan para el día nomás (Graciela Delgado, socia Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

Si bien los procesos de aculturación han generado dinámicas complejas, en los conflictos territoriales por el dominio de las rutas prevalece el carácter ajeno y foráneo de los migrantes, quienes son considerados extraños que trabajan en una tierra que no es la suya, resulta cada vez más difícil señalar a alguien como migrante o colla, pues los procesos de movilización humana impiden identificar que alguien sea total y absolutamente del lugar.

De modo que ante el discurso discriminador de que el migrante avasalla los espacios de trabajo de los locales, se va consolidando un discurso de respuesta: "En el transporte no se discrimina a nadie, porque si fuera así, los de Santa Cruz también dirían 'ustedes no son de Santa Cruz, entonces no pueden pasar porque están en nuestro territorio'" (Róger Marzana, dirigente Sindicato de Trufis Trans Jireh). Se trata de señalar que la movilidad humana, el trabajo en las rutas y el transporte de personas construyen translocalidades entre una localidad y otra, que no pueden ser incompatibles con la pluralidad cultural de las personas que se trasladaron para trabajar en el sector del transporte: "Puedes hacer lo que quieras, nadie te puede discriminar, si eres de aquí o allá, para trabajar. Nosotros pagamos aquí, aportamos aquí" (*Ibíd.*). El componente cultural remite a los procesos de movilidad humana y a la construcción de translocalidades, pues corresponde a los movimientos económicos que desplazan a las personas de un lugar a otro en busca de espacios de trabajo y medios de supervivencia económica.

3.4.2 El componente de género

En el transporte interprovincial, el componente de género se manifiesta en la participación de las mujeres en las redes, que como vimos con anterioridad son lugares restringidos principalmente a dos espacios: el de propietaria de línea (ya sea porque la heredó o porque la compró como inversión) o el de secretarias, mientras que la presencia de mujeres choferes que "viven la ruta" se reduce a casos excepcionales de mujeres que han salido del ámbito doméstico a trabajar junto a los hombres:

> No hay mujeres choferes. Pero si pidieran ingresar, tendrían que mandar una carta como se pide a los varones. El requisito es tener la licencia profesional B o C (Genaro Estrada, socio Asociación de Transporte 14 de Marzo).

En general, no se evidencian criterios excluyentes para las mujeres. Sin embargo, el tipo de trabajo que se realiza en el ámbito del transporte suele ser incompatible con los papeles de madre y administradora del hogar, que exige la presencia constante de muchas mujeres. Varios entrevistados de las diferentes localidades señalan al respecto: "Igual en Santa Cruz, en los trufis hay mujeres que manejan;

están en su derecho, si hay licencia" (Mario Romero, secretario general del Transporte Pesado). En efecto, "las mujeres participan; son casi el 50 por ciento de todos los socios, porque ellas son igual que los hombres: tienen derecho a tener movilidad y a manejar" (Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero).

En este sentido, el caso de doña Graciela es interesante, porque muestra cómo la incursión de la mujer en el campo del transporte no se da sin un soporte real y simbólico otorgado por un hombre (padre, esposo, hermano, tío), del cual las mujeres se apropian solo posteriormente. Este hacerse un lugar en redes sociales y económicas tradicionalmente masculinas implica para las mujeres superar las trabas subjetivas y sociales (prejuicios, supuestos, miedos), que les impedirían desempeñar sus funciones en estos espacios laborales. Como se puede evidenciar, las trabas o las restricciones no se encuentran en las redes del transporte, sino en la construcción subjetiva que opera como obstáculo para la inserción laboral de la mujer. Una de las secretarias comenta al respecto:

> La verdad, yo me siento tranquila, porque yo me manejo con respeto (...), yo jamás he tenido problemas con nadie: ni con los choferes, ni con los dueños. Vienen, nos dejan su encomienda y se retiran. Uno sigue con sus obligaciones de ser secretaria (Reina Murano, secretaria Expreso Camiri).

El cargo de secretaria es un trabajo compatible con los papeles de madre, esposa y administradora del hogar. Hemos encontrado a varias de ellas con sus hijos pequeños en sus lugares de trabajo. Como corrobora otra de las secretarias de Camiri: "La verdad, me ayuda harto. En mi casa me aburro, aquí me siento más tranquila, fuera de que tengo la posibilidad de estar con mis hijos" (Laura Cáceres, secretaria empresa Trans Cordillera).

Sin embargo, en las relaciones con los socios o choferes se evidencian insinuaciones de carácter sexual, que las secretarias deben detener o cortar tempranamente para lograr un lugar de respeto:

> He tenido algún problema de falta de respeto por parte de los trufistas. Alguna vez uno pasa y molestan, los hombres más que todo, pero

yo los ignoro. Porque si uno les da confianza, ellos hablan cosas que no son (Laura Cáceres, secretaria flota Trans Cordillera).

La actitud de indiferencia va atemperando las conductas invasivas de algunos transportistas, tal como lo señala otra secretaria entrevistada: "Ellos tienen su distancia, me siento tranquila. Ellos no vienen a meterse aquí, no se meten en nada. Depende de uno de mantener el respeto" (Martha, secretaria empresa de transporte San Silvestre).

En términos generales, se puede evidenciar una dinámica de transformación de las redes sociales, asociada a tres aspectos: el proceso de desarrollo económico de las regiones, las particularidades socioculturales de las localidades de la ruta y los procesos de movilización humana, que establecen dinámicas de oferta y demanda del servicio de transporte interprovincial.

Las redes cuentan en las tres rutas con una estructura y una dinámica de funcionamiento, relaciones de poder, los conflictos, donde se visibilizan particularidades determinadas por componentes culturales y de género. La estructura de las redes está determinada por los estatutos orgánicos y reglamentos internos que definen las lógicas de inclusión, las condiciones de permanencia y las lógicas de exclusión. En la estructura se localiza la diferenciación de lugares y funciones, así como los requisitos, la conformación de los directorios y las características de los socios. Las condiciones de ingreso y los mecanismos de inclusión y exclusión son similares en las rutas Norte, Este y Sur. El funcionamiento de las redes está determinado por relaciones de tipo vertical, horizontal y transversal entre los nodos o actores que componen las redes.

Destacan principalmente los conflictos originados entre el transporte libre y las asociaciones legalmente establecidas. Se considera que el poder de las redes está constituido por sus capacidades organizativas, de convocatoria y de establecer alianzas con otros sectores. Respecto a los componentes culturales se analiza la participación en la actividad del transporte entre los migrantes (generalmente collas) o hijos de migrantes y los del lugar, evidenciándose modalidades de trabajo, de acumulación y reinversión en las poblaciones culturalmente distintas, siendo la modalidad cultural de occidente la que

tiende al trabajo "duro", constante y disciplinado, al ahorro, pago de deuda, acumulación y reinversión en el transporte, a la vez que se da una complementariedad económica con el comercio, puesto que los varones trabajan en el transporte y las mujeres en el comercio. Así, se verifica la reducida participación de la mujer en el sector. Se trataría fundamentalmente de una división del trabajo en función de una diferenciación entre hombres y mujeres, quienes según las construcciones de feminidad y masculinidad estarían abocados a cumplir con ciertas tareas.

Ellas participan como socias ya sea por delegación del hombre o por herencia o como secretarias asalariadas en las asociaciones mientras que como choferes no tienen presencia significativa, sino excepcional. Aspecto que se relaciona con la distribución laboral entre hombres y mujeres: los hombres viven la ruta, mientras que las mujeres eligen actividades económicas como el comercio, que les permiten cuidar a sus hijos y su hogar.

A modo de síntesis comparativa, presentamos a continuación el cuadro 36, que resume los principales hallazgos en las distintas categorías de las redes sociales del transporte interprovincial.

Cuadro 36
Comparación de las categorías de las redes sociales en las tres rutas estudiadas

Categorías	Subcategorías	Ruta Norte integrado	Ruta Ascensión de Guarayos	Ruta hacia el Chaco
Generación-estructuración	Estructura de las asociaciones nodos: lugares y funciones	• Estructura sindical. • Autónoma con estatutos y reglamentos propios. • Lugares y funciones: Directorio, socios (pasivos, activos), choferes, personal administrativo. • Niveles de centralidad y periferia.	• Estructura sindical. • Estatutos y reglamentos propios dan forma a la estructura. • Lugares y funciones: no son homogéneos: Directorio, socios (pasivos, activos, alquilantes), choferes, personal administrativo. • Niveles de centralidad y periferia.	• Estructura sindical. • Actores-nodos: dirigentes, socios, personal administrativo y choferes. • Niveles de centralidad y periferia.
	Lógicas de inclusión	• Condiciones: compra o alquiler de línea. • Requisitos para la movilidad y para el chofer. • Condiciones explícitas e implícitas. • Implícitas: exclusividad, pertenencia a redes sociales. • Trayectorias personales, sociales y familiares de acceso a las redes de transporte.	• Condiciones explícitas: requisitos para la línea, el vehículo y el chofer. • Condiciones implícitas: pertenencia a alguna red previa: ser “conocido” como “garantía”. • Trayectorias personales: hacerse conocer. Camino de ascenso de chofer a socio alquilante, a socio. • Trayectoria familiar, de parentesco como vía de acceso a la red. Transmisión del saber hacer en el transporte de generación en generación. • Trayectoria social: ser conocido o del lugar.	• Barreras permeables, posibilitan la influencia de factores externos pero a la vez impide la intromisión de agentes extraños. • Condiciones explícitas: requisitos para la línea, el vehículo y el chofer. • Condiciones implícitas: pertenencia a alguna red previa: ser “conocido” como “garantía”. • Asociaciones de transporte libre lógicas de inclusión más flexibles. • Trayectoria de ingreso: individual, social y familiar.
	Lógicas de exclusión	• Infracciones o incumplimiento de normas y reglamentos. • Procesos de control/dominación.	• Infracciones o incumplimiento de normas y reglamentos. • Regulación de los vínculos de los actores en las relaciones: vertical, horizontal y transversal.	• Infracciones o incumplimiento de normas y reglamentos.

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

Categorías	Subcategorías	Ruta Norte integrado	Ruta Ascensión de Guarayos	Ruta hacia el Chaco
Funcionamiento	Naturaleza del vínculo: vertical, horizontal y transversal	• *Relaciones verticales:* entre Directorio y socios y secretarias, socios y choferes, instituciones del estado y asociaciones. • *Relaciones horizontales:* entre socios, entre choferes. • *Relaciones transversales:* con otras asociaciones, sectores o instituciones del gobierno municipal, departamental o nacional.	• *Relaciones verticales:* entre Directorio y socios y secretarias, socios y choferes, instituciones del estado y asociaciones. Disparidad en cuanto a los niveles de centralidad y periferia. • *Relaciones horizontales:* Entre socios o entre choferes, tienen dos caras identificación/solidaridad y rivalidad/competencia. • *Relaciones transversales:* con otras asociaciones, sectores o instituciones del gobierno. Alianzas, expansión de la red. • Fedectrans, instancia de representación y defensa.	• *Relaciones verticales:* entre Directorio y socios y secretarias, socios y choferes, instituciones del estado y asociaciones. Disparidad en cuanto a los niveles de centralidad y periferia. • *Relaciones horizontales:* Entre socios o entre choferes, que se agrupan en sindicatos de choferes. • *Relaciones transversales:* con otras asociaciones, sectores, producen sinergias con otros sectores. Comercio, menonitas, productores.
	Niveles de la red: micro, meso y macro red	• *Micro red:* Asociaciones relativamente cerradas, con complejas barreras de entrada y condiciones implícitas rígidas. • *Meso red:* conformación de bloques o alianzas con otras asociaciones Bloque Integrado, para resguardar el dominio de la ruta Norte integrado. • *Macro red:* relación del transporte con otros sectores como el comercio y el sector productivo.	• *Micro red:* Asociaciones, dinámicas interna. • *Meso red:* red de asociaciones, en la que se dan alianzas estratégicas. Fedectrans y Federación Departamental 16 de noviembre. • *Macro red:* relación del transporte con el comercio y con el sector productivo.	• *Micro red:* Asociaciones, cooperativas y sindicatos. • *Meso red:* red de asociaciones, Bloque de Chaco Integrado. • *Macro red:* vínculos del transporte con el comercio y con el sector productivo (lugareños y colonos menonitas).
	Mecanismos de expansión/ regulación de la red	• Estrictos mecanismos de control de la ruta, uso de la capacidad organizativa y de las alianzas estratégicas para proteger el dominio.	• Restricción de la apertura de nuevas asociaciones e ingreso de socios y turnos de trabajo. • Democratización del trabajo.	• Mecanismos de expansión y regulación de la expansión de las redes que se ajustan a la dinámica económica determinada por la oferta y la demanda.

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

Categorías	Subcategorías	Ruta Norte integrado	Ruta Ascensión de Guarayos	Ruta hacia el Chaco
Conflictos y relaciones de poder	Conflictos en la relación vertical	• Malestar por la administración. • Administración discrecional de acceso y restricción de las líneas.	• Lucha de poder entre dirigentes entrantes y salientes.	• Lucha de poder entre dirigentes entrantes y salientes. • Y entre dirigentes y autoridades.
	Conflictos en la relación horizontal	• Competencia y rivalidad entre socios o entre choferes.	• Lucha de poder entre dirigentes entrantes y salientes. • Entre dirigentes de las asociaciones por lugares de representación del sector.	• Entre socios o entre choferes. • Debido a los vínculos de rivalidad y competencia.
	Conflictos en la relación transversal	• Con el transporte libre. • Por el dominio de la ruta. • Con instituciones gubernamentales por instauración de normativas que afectan intereses sectoriales. • Conflictos entre asociaciones formales e informales.	• Con el transporte libre. • Con la población por el incremento de precios. • Con el Gobierno por demandas sectoriales: combustible, carreteras.	• Con el transporte libre. • Con otras asociaciones, pugnas de poder por la representación de los bloques.
	Consolidación de poder político	• Motivo: el ingreso de transportistas en las rutas de las asociaciones con permisos de las autoridades (Consistencia social). • En Yapacaní el sector del transporte "unido", se organiza (movilización interna). • Se alía estratégicamente al sector comerciante y productivo (movilización externa). • Conflicto violento con dos muertos. • Destituyeron a un alcalde. • Apoyan a un nuevo alcalde que "gobierna" con todos los sectores.	• El transporte como nueva élite política. • Alianzas estratégicas e históricas, capacidad organizativa, funcionamiento en bloque sindical. • Pailón: movilización en rechazo a la intromisión de transportistas no asociados, con permiso de autoridades. • San Julián: Demanda de arreglos en la carretera. • Guarayos: con las comunidades por el servicio, con las autoridades por los arreglos en la carretera.	• Sector conflictivo, pugnas de poder por la representatividad. • Conflicto con las autoridades municipales. • Alianzas políticas no tan claramente formuladas como en otras rutas. • El sector se perfila como una fuerza política. • Abapó: con las autoridades por el estado de las carreteras. • Camiri: entre asociaciones, lucha de poder por la representatividad, división interna en los bloques. • Charagua: Con el transporte libre.

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

Categorías	Subcategorías	ruta Norte integrado	ruta Ascensión de Guarayos	ruta hacia el Chaco
Componentes culturales y de género	Composición cultural de la red	• Localidad culturalmente diversa. • En su mayoría de origen occidental, a excepción de Buenavista donde los socios son lugareños o segunda generación de padres migrantes.	• Coexistencia de tres modalidades culturales: occidental, cruceña, guaraya. • Procesos de "mezcla" y aculturación.	• Pluralidad cultural, efecto de los procesos de movilidad humana. • Tolerancia por las diferencias culturales. • Presencia mayoritaria de migrantes del occidente.
	Modalidades culturales de trabajo, uso y ahorro de dinero	• Trabajo de transporte y comercio en los grupos culturales de occidente. • Tradición occidental de asociación sindical.	• Cultural "colla": trabajo duro, ahorro, inversión. Actividades del comercio y transporte. • Cultura guaraya: trabajo diario, inmediatez, gasto, chaco y madera.	• Diferencias culturales en el modo de trabajar y de reinvertir las ganancias. • La cultura "colla": ahorro, reinversión.
	Acceso y restricción de las mujeres y hombres en las redes	• El acceso es restringido, como socia-propietaria, herencia como única vía de acceso. • En algunos casos como socias, y una minoría como choferes. • La totalidad de las secretarias son mujeres.	• Acceso no restringido, como socia-propietaria. • Existen casos de mujeres socias y choferes. • Todas las secretarias son mujeres.	• Acceso no restringido, como socia-propietaria. • Existen casos de mujeres socias y choferes. • Todas las secretarias son mujeres.
	Conflictos derivados de las relaciones de género	• Dificultades en las negociaciones con la pareja. • Necesidad de delimitar el lazo con los socios y choferes. • Trato con connotaciones sexuales.	• Dificultades en el trato cotidiano con hombres, negociaciones. • Rivalidad y competencia • Las mujeres luchan por "hacerse respetar", inequidades subyacentes.	• Son lugares cedidos por los hombres o ganados por las mujeres. • No se viven como derechos o posibilidades derivados de la equidad. • Trabas subjetivas en las mujeres.
	División social del trabajo	• Las mujeres participan en el comercio: actividad complementaria al transporte. • Los varones salen a la ruta.	• Las mujeres desarrollan actividades que les permita la crianza de sus hijos: comercio. • Los hombres salen a la ruta.	• El trabajo en la ruta, resulta incompatible con los roles de madre y esposa. • Las mujeres desarrollan actividades que les permita la crianza de sus hijos: comercio. • Los hombres salen a la ruta.

Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de campo.

CAPÍTULO VI

Las redes y sus capitales económico, social y político

En este capítulo se expone el análisis territorial del transporte interprovincial, partiendo de la lectura de la ruta como un territorio en el que se desarrollan dinámicas económicas, sociales, culturales y políticas. El transporte interprovincial comporta modalidades particulares de circulación de capital económico, social y político, con efectos visibles en la consolidación del sector del transporte interprovincial y en general como una fuerza política en las provincias entre lo rural y lo urbano y en Bolivia.

1. Las redes sociales y la ruta como territorio

Las redes económicas y sociales se desarrollan en espacios físicos y simbólicos. El enfoque territorial y el análisis espacial permiten entender la conformación de las redes del transporte interprovincial dentro de una *ruta*, la cual está conformada por localidades que se interconectan a través de carreteras y caminos. Se trata de una red espacial donde las ciudades intermedias operan como nodos de interrelación que unen las localidades pequeñas con la gran ciudad, que ejerce atracción hacia su centralidad.

El desarrollo de las localidades está en alguna medida determinado por su mayor o menor articulación a las rutas interprovinciales, interdepartamentales o internacionales, pues en ellas se articulan dinámicas económicas. Al respecto, Mazurek señala:

> Los territorios son interdependientes en consumo, producción, inversión, recursos, costos, relación entre los espacios de producción, de transformación y de comercialización. Las interpretaciones y los modelos deben ser especialmente interdependientes (Mazurek 2012: 49).

En el caso de las tres rutas estudiadas se puede evidenciar que las localidades que conforman la red físico-espacial de la ruta se han visto potenciadas económicamente a partir de la construcción o mejora de las carreteras, debido a que aumenta la actividad productiva, el comercio, la movilidad humana y por ello el transporte. En los casos de Montero y Yapacaní (ruta Norte integrado), Pailón, San Julián y Guarayos (ruta Ascensión de Guarayos) y Abapó y Camiri (ruta hacia el Chaco) se puede evidenciar un antes y un después del asfaltado de la carretera en cuanto al flujo de personas, bienes y vehículos, indicador de un desarrollo económico local que opera como fuerza de atracción de nuevos flujos migratorios, inversión y circulación de capital. En el caso de Buenavista, su característica de pueblo tradicional y turístico con una producción de autoconsumo y restringida actividad industrial no le ha permitido aprovechar su ubicación sobre la ruta para potenciar un desarrollo local significativo. Por otro lado, Charagua es un ejemplo de cómo el mal estado de los caminos de acceso ha limitado la conexión de esta zona con la ruta Sur (hacia el Chaco), quedando Charagua como una zona agropecuaria, con altos índices de migración hacia la ciudad, y como una ruta paralela pero secundaria.

En todos los casos se evidencia que la ruta se convierte en un territorio en el que se desarrollan varias actividades locales, es decir, donde confluyen las dinámicas económicas, sociales y culturales de los distintos sectores que componen el entramado social. Se da una vinculación entre los sectores productivos, comercio y transporte, puesto que se necesita sacar la producción de las localidades productoras hacia a las ciudades intermedias y de allí hacia su mercado principal: la ciudad capital. Del mismo modo, los comerciantes circulan continuamente por la ruta, llevando y trayendo mercadería desde la ciudad capital a las ciudades intermedias y de éstas hacia las localidades pequeñas. En este contexto, el sector del transporte articula estas actividades porque conecta los nodos dentro del territorio.

Sin embargo, las relaciones espaciales están marcadas por la asimetría, pues las dinámicas de las redes cambian de acuerdo con los niveles de centralidad y periferia respecto a la ciudad.

> Las relaciones espaciales son asimétricas. Siempre existe una jerarquía donde las actividades se relacionan con el centro. Esta asimetría está hoy en día a favor de las ciudades, porque concentran los servicios y la población, (principio de la escala de rendimiento territorial) (Mazurek 2012: 49).

La asimetría se demuestra en el hecho de que los pobladores de localidades más pequeñas tienen dificultades en encontrar transporte, ya sea porque el costo es elevado o porque la frecuencia y la oferta de servicios es discontinua en comparación con las ciudades intermedias, que al ser nodos de conexión económica, cuentan con mayor cantidad y calidad de oferta de servicios de transporte. La ciudad capital concentra las paradas de todas las asociaciones de las distintas localidades de todas las rutas, y es el centro donde convergen los flujos de personas, bienes y capitales.

Según el análisis territorial, el territorio comprende cuatro funciones fundamentales: vivir, apropiarse, explotar e intercambiar. *Vivir* en un territorio implica la dimensión del territorio como el espacio en el que se desarrollan actividades de producción y acumulación económica. En este sentido, para los transportistas implica realizar su interacción laboral y social a lo largo de la ruta y las distintas localidades conectadas por ésta. Durante la investigación se evidenció que los transportistas viven en la ruta, pero además viven la ruta, en una dinámica translocal, pues la vida de estas personas transcurre entre dos o más localidades, entre aquí y allá.

La función de *apropiación* del territorio, agrega Mazurek,

> No solamente es posesión, significa la aptitud del actor, su poder para disponer de un espacio y manejarlo. (...) La apropiación, entonces, es el proceso de concientización de la dominación de un espacio determinado (Mazurek 2012: 50).

El resultado es la delimitación de un territorio, tanto de manera real (presencia de las asociaciones del transporte en la ruta, día a día, año tras año) como simbólica (permisos legales que autorizan el trabajo de las asociaciones en rutas establecidas). En todas las rutas se perciben los mecanismos de apropiación de la ruta, que van desde el trabajo diario y constante en el tiempo, para que la población se

"acostumbre" a ellos, hasta la obtención de permisos legales para operar en la zona. Pero la apropiación incluye además "defender" el territorio a través del ejercicio del poder traducido en la conformación de bloques, la organización sindical que exige unión y disciplina al acatar las disposiciones, y en la implementación de medidas de presión (como los bloqueos) o de represión (como las agresiones a choferes "invasores" de "sus rutas").

La *explotación* de la ruta "depende del objetivo social de la apropiación territorial, del modo de producción y de las capacidades del territorio" (Mazurek 2012: 49). En otras palabras, depende del aprovechamiento de las actividades económicas que se llevan a cabo en la zona. Las asociaciones de las tres rutas estudiadas hacen una observación cuidadosa y un cálculo de la población que se traslada de una localidad a otra, la actividad económica y cultural que realiza, la frecuencia del traslado y las fechas de mayor afluencia. Se trata de entender las características y necesidades de la población para poder ofrecer el servicio de transporte adecuado. Como señala Mazurek (*op. cit.*), esta doble característica (apropiación y explotación) genera una especialización territorial y una división espacial del trabajo que permite entender el proceso de producción social del territorio. En este sentido, cada red de transporte interprovincial se apropia de las rutas y las explota de acuerdo con sus características socioeconómicas.

Finalmente, la función de *intercambio* genera sus propios espacios: la red vial, las terminales de buses o las paradas en la ciudad son espacios que pueden ser permanentes o temporales, pero siempre integrados a la dinámica del territorio. La función de intercambio también se refiere a las relaciones sociales con otros actores: la población, otras asociaciones de transporte, autoridades (municipales, departamentales y nacionales) y los sectores de la producción y el comercio. Esta es la función esencial del transporte, pues permite la circulación de personas que desempeñan actividades de producción, consumo e intercambio de bienes económicos y simbólicos.

La ruta es un territorio físico y simbólico, que ha sido apropiado por las redes de transporte interprovincial, las cuales establecen mecanismos de dominación territorial y han experimentado procesos de

generación, consolidación y expansión a otras localidades. El incremento de la población, el crecimiento económico y la diversificación de actividades han producido una transformación cuantitativa mediante la expansión de los servicios, y cualitativa a través de la mejora del servicio y el fortalecimiento de las asociaciones sindicales, como actores colectivos que ejercen cada vez mayor influencia política en los entornos sociales a lo largo de la ruta.

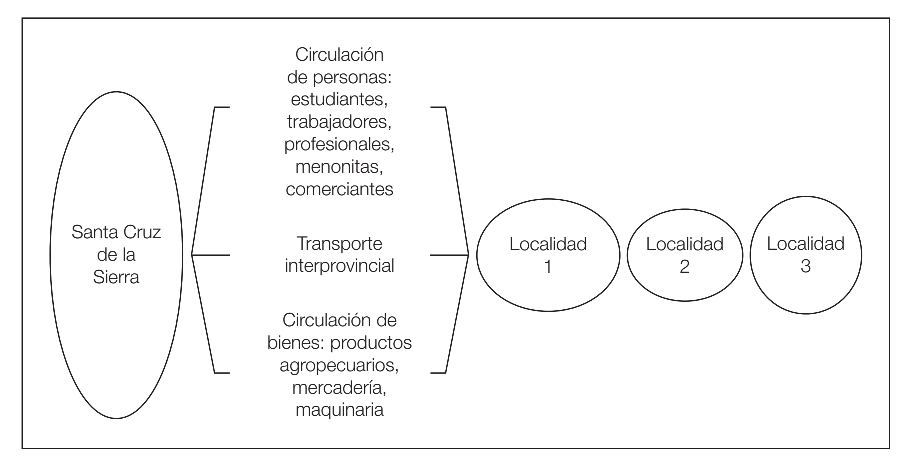
El análisis territorial permite comprender el funcionamiento de las redes del transporte interprovincial como una actividad generadora de *translocalidades*, y las rutas mismas se constituyen en espacios translocales. Se trata de la construcción de espacios que van más allá de lo local; donde la vida social, la producción material y la circulación de bienes trascienden los límites de una localidad. Appadurai (1997) hablará de la "copresencia" de las prácticas y dinámicas sociales y económicas en dos o más lugares. Estas translocalidades son correlativas a los procesos de movilidad humana.

Por último, se puede constatar que las redes del transporte corresponden a procesos de conformación de translocalidades, entendidas como una categoría emergente de organización humana, caracterizada por la generación de espacios de circulación compleja de bienes y personas (Appadurai 1997). En este sentido, la circulación de mercaderías, de productos agrícolas, de estudiantes y profesores, de trabajadores de distintos rubros, configuran un fenómeno en el que las personas viven en dos localidades, o mejor, entre dos localidades; es decir, viven la ruta. Sin embargo, la translocalidad se ve favorecida por la proximidad entre las localidades, el acceso a la comunicación entre las mismas y el costo de dicho transporte. En estos términos, Pailón es la localidad que mayor conexión tiene con la ciudad de Santa Cruz (gráfico 18).

En este sentido, el transporte interprovincial es el sector que sostiene estas lógicas de translocalidad, mientras que las características de tales procesos inciden en la reconfiguración de las redes económicas y sociales del transporte. El transporte interprovincial hace posible el desplazamiento de la población de distintos sectores sociales y económicos entre dos o más localidades, permitiendo la circulación humana característica del mundo contemporáneo:



Gráfico 18
Procesos de translocalidad entre Santa Cruz y las localidades de estudio



Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas.

> Hoy en día se reconoce ampliamente que la movilidad humana es un aspecto más definitivo que excepcional de la vida social del mundo en que vivimos. El trabajo, tanto el más sofisticado e intelectual, como del tipo más humildemente proletario, impulsa a la gente a emigrar (Appadurai 1997: 5),

o a trasladarse de un lugar a otro para vivir, trabajar, comprar, vender, acceder a servicios de salud y de educación.

2. Capital económico: expectativas y restricciones

Las redes económicas y sociales del transporte interprovincial permiten la generación de capitales de tipo económico y de tipo social. Para comprender las dinámicas de acumulación de capital económico en las redes estudiadas, es necesario partir de la referencia al sistema empresarial en el que se inscriben las asociaciones, los sindicatos y las cooperativas del sector.

Se entiende por empresa a la unidad económica con pocos propietarios (accionistas) que manejan un capital común, que genera utilidades. Los ejemplos analizados ilustran de manera referencial el

hecho de que las empresas actúan como entidades de acumulación capitalista en el sentido de que buscan maximizar su rentabilidad y minimizar sus costos. Así, cuentan con el capital constante (masa de capital invertida en medios de producción), es decir, los activos constituidos por la infraestructura y buses para incrementar la oferta del servicio de acuerdo al aumento de la demanda, mientras que los choferes cumplen el papel de "costos variables", pues se los utiliza cuando son necesarios, disminuyendo así los costos operativos totales. Adicionalmente, aprovechan la insuficiente institucionalidad económica, extrayendo plusvalía de los choferes bajo las modalidades de trabajo a porcentaje o salarios que oscilan entre 1.000 y 2.000 Bs. Este dato coincide con el que registra una investigación periodística realizada por Roberto Navía:

> El chofer dirá en secreto que el trato que tiene con la empresa de transporte es que él tiene un sueldo mensual de Bs 2.000, pero que todo lo que genere en el camino será suyo. Este es el sistema de trabajo de muchas empresas, dice este hombre que lleva diez años frente al volante (*El Deber*, 27/01/2013).

Otra forma de disminuir los costos de operación de las empresas consiste en la evasión de impuestos municipales, favorecida por la insuficiente o inexistente actualización de los registros vehiculares y las deficiencias de los dispositivos de recaudación municipales. Por ejemplo, los trufis no emiten factura, de modo que el pago de impuestos no guarda relación con el capital invertido, con los activos, ni con las ganancias. Asumen los beneficios de la gestión capitalista, pero sin asumir en su totalidad los costos laborales que la Ley General del Trabajo señala, ni para los choferes, ni para su personal administrativo; ninguno de ellos tiene seguro médico, ni aporta a las Administradoras de Fondos de Pensiones, AFP para su jubilación. En caso de accidentes de trabajo, que son frecuentes, la empresa apoya al chofer afectado con un monto discrecional o contribuye a los gastos del sepelio, según la "voluntad" de los propietarios. En este sentido, la generación y acumulación de excedentes de las empresas se fundamenta en la explotación laboral, en la evasión (cuando menos parcial) de impuestos y en la subvención estatal al precio de los combustibles, dentro de un contexto general de insuficiente institucionalidad económica y de informalidad laboral predominante en Bolivia.

En los últimos años se ha incrementado la oferta a pequeña escala del servicio de transporte, a través de sindicatos, asociaciones y cooperativas, que han democratizado la oferta del servicio. No obstante, esto no significó la desaparición o sustitución de las empresas tradicionales, sino que la ampliación de la actividad económica permitió la entrada de nuevos actores, en una coexistencia de distintas modalidades de organización del servicio. Como explica Fernanda Wanderley, "La noción de cambio social se asocia a procesos continuos de reconfiguraciones y recombinaciones de las múltiples lógicas sociales que constituyen la sociedad moderna" (Wanderley 2002: 14). Ya hemos señalado que en una realidad compleja como la boliviana no se presenta un modo de producción único, sino que se trata más bien de la coexistencia e imbricación de diversas relaciones de producción.

En el caso de los gremios del transporte, surgen como asociaciones de microempresarios cuya inversión está limitada a uno o dos vehículos y se adaptan a las necesidades del mercado. La asociación constituye una propiedad común, con activos colectivos (sedes y terminales) y personal operativo (secretarias). Esta combinación entre propiedad individual (de los vehículos) y propiedad común (activos de la asociación), así como una administración colectiva delegada a un directorio se convierte en una forma mixta característica de las estructuras organizativas sindicales del occidente del país, que las asociaciones de transporte interprovincial del departamento de Santa Cruz han heredado y la reconfiguración consiste en que precisamente estas formas andinas están compitiendo y en algunas zonas prevaleciendo respecto a los sistemas empresariales tradicionales.

Pese a tener una pequeña inversión, el microempresario transportista se adapta al tamaño de las economías locales, de modo que la oferta de servicios responde tanto a la demanda como a la creación de empleo, dentro de la lógica de la economía popular que también se advierte en la acumulación del capital familiar del comercio[50]. Así, los individuos y las familias controlan sus bienes, conciben medios y movilizan recursos para crear y expandir sus actividades económicas, con mayor o menor éxito, de acuerdo con su escala productiva.

50 Véase el caso del comercio informal en La Paz (Pereira 2009).

En este sentido, en el transporte interprovincial no se puede diferenciar entre transporte formal e informal, porque tanto las empresas como las asociaciones se desenvuelven en espacios de escasa institucionalidad. En un contexto general de informalidad, los esfuerzos de supervisión al sistema del transporte en distintos niveles provocan resistencia en el sector. Efectivamente, las asociaciones del transporte participan de la estrategia de diversificación de la acumulación de capital de los sectores de la economía popular. Muchas de ellas se iniciaron como pequeños emprendimientos y posteriormente se ramifican dentro de la economía familiar y acumulan capital a mediana escala, siendo el caso que con más frecuencia se menciona, la alianza familiar entre el esposo transportista y la esposa comerciante.

No se puede dar una fecha exacta, pero a partir de la reactivación del aparato productivo, luego de la recesión (1999-2003), empiezan a crecer las asociaciones que ya existían, desde 2007 entran vehículos que permiten llevar no cinco, sino siete y ocho pasajeros, de modo que la actividad se incrementa, lo cual se relaciona con aumentos en el ingreso *per cápita*, incrementos en el saneamiento de tierras a pequeños productores campesinos e indígenas, lo cual permite acceder a garantías hipotecarias y el apoyo a la producción agropecuaria por el mejoramiento de precios.

Los asociados del servicio de trufis empiezan a disputar el mercado a las empresas tradicionales, brindando un servicio alternativo, más rápido y más frecuente, aunque no llegan a desplazarlas y más bien se fortalece el sistema de transporte en su conjunto. El contexto político también influye en este crecimiento, pues las organizaciones gremiales experimentan un "empoderamiento" como sujetos colectivos culturales y económicos, a partir de su vinculación con los "movimientos sociales". De ser simples actores, pasan a ser protagonistas de los cambios económicos y políticos, lo que implica un ascenso económico y social.

El estudio confirma la existencia de una cultura de explotación "rentista", por cuanto los inversionistas adquieren bienes inmuebles, vehículos y líneas de transporte, con la proyección de que incrementen su valor en el tiempo, merced a su control del mercado por la vía de la manipulación de la oferta. Así, el propietario de una línea, la

alquila, tal como lo haría con un inmueble, y espera recibir los beneficios. En esta modalidad, el chofer que arrienda una línea (derecho de trabajar) y un vehículo debe brindar el servicio asumiendo todos los riesgos, con la obligación de pagar una renta fija al socio propietario. Este mecanismo encubre la figura de explotación de un trabajador arrendatario, mientras que el propietario tiene su renta asegurada.

En términos marxistas, quien posee el capital constante organiza el proceso productivo. Los "choferes", trabajadores asalariados sin "instrumento" de trabajo, tienen que acogerse a alguna de estas modalidades: pagar renta, percibir un porcentaje de los ingresos o recibir un monto fijo por vuelta. Pero, en todos los casos, son explotados, sin posibilidad de acumular capital. Si dependen de las empresas, su situación laboral es precaria, pues sus ingresos se encuentran por debajo del ingreso promedio nacional para los transportistas, que es de 1.216 Bs. Así, la explotación no sólo se da con la extracción de plusvalía absoluta en la baja retribución y apropiación del excedente, sino también en la plusvalía relativa, alargando excesivamente la jornada laboral (14 horas). Al cierre de esta investigación, tales condiciones laborales quedan reflejadas por la prensa local ante la preocupación por la inseguridad en las carreteras, debida en parte a las condiciones laborales a las que se ven sometidos los choferes[51].

Los resultados de la investigación evidencian la capacidad de acumulación de las empresas, del incremento de los servicios de los

51 El Ministerio de Gobierno publica una solicitada con los siguientes datos: "En 2012, 1.906 personas murieron por accidentes en carreteras y 5.144 resultaron heridas. Entre el 1 y el 25 de enero de 2013, 95 personas murieron en 20 accidentes" (*El Deber*, 27/01/2013). Estos hechos motivaron una investigación periodística y el que los accidentes se encuentren en primera plana de los periódicos. Generalmente se culpa a los choferes, por imprudencia, exceso de velocidad y consumo de bebidas alcohólicas, sin considerar la explotación a la que son sometidos. "En un sondeo que hizo *El Deber* en la terminal de buses de Cochabamba entre los choferes que llegaban el viernes de sus viajes nocturnos, la mayoría coincidió en que un solo conductor maneja desde Santa Cruz hasta Cochabamba, y que incluso muchos siguen rumbo a Oruro o a La Paz. (...) Para llegar a descansar, muchos manejan a gran velocidad. Piensan que así el viento que entra por la ventanilla del vehículo, les impedirá que les dé ataque de sueño, dice Víctor Pérez, un chofer que guarda luto por las muertes en las rutas." (*El Deber*, 27/01/2013).

asociados y de la explotación de los choferes no propietarios en ambas modalidades. En el proceso, se ha establecido una manipulación del mercado, que se sostiene con una oferta oligopólica. A falta de regulación externa o institucional, los acuerdos entre asociaciones ejercen mecanismos de regulación y restricción a la propiedad de líneas.

En este sentido, los entrevistados dan cuenta de una caída de las expectativas en el transporte: "le cuento que muchas veces el transporte son puras ilusiones, nada más. Uno ve al amigo y cree que ahí se va a hacer rico, pero no es así" (Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto). Esta caída de las ilusiones está asociada a las dinámicas del transporte en cada zona y a las contingencias de esta actividad (accidentes, volatilidad de los costos de operación y mantenimiento). Con frecuencia, la percepción del "aparente" progreso de los familiares y conocidos impulsa a la gente a invertir o a apostar en la actividad. Sin embargo, el alto costo operativo y las contingencias pueden generar pérdidas económicas de las cuales muchos no se recuperan. Otro de los entrevistados refuerza esta idea:

> Muchos hasta han entrado en quiebra y han perdido todo, muchos han tenido un accidente, con una vaca en el camino, se les fregó la movilidad, o se han prestado del banco, entonces haciendo un análisis, desde que se empezó hasta ahora, nadie ha logrado un capital (Roger Marzana, dirigente Sindicato de Trufis Trans Jireh).

La investigación confirma la diversificación productiva de la economía popular en todas las rutas: "El comercio y el transporte son actividades paralelas. La familia ve oportunidades de traslado de sus mercancías de comercio ahorrando costos", afirma una experta en microfinanzas (Marisol Mejía, economista). El acceso a ingresos está más o menos garantizado para los transportistas asociados a sindicatos, cooperativas y asociaciones, que, de acuerdo a su capacidad de organización y vinculación con otros sectores económicos, consolidan los derechos para explotar las "rutas" a través de la inversión en capital social y afianzamiento del poder político, que repercute en la generación de un capital económico, evidentemente restringido.

En síntesis, se identifica un proceso de reconfiguración económica, en el sentido de que los transportistas asociados, como sector de la economía popular, perciben parte de los ingresos provenientes de los

sectores productivos, a través de eslabonamientos económicos con el comercio y la agricultura. Se evidencia la capacidad organizativa de los asociados para construir redes sociales o económicas que los beneficien de manera colectiva, favoreciendo la movilidad social y garantizando una distribución más equitativa y democrática de los ingresos. Sin embargo, debido a la saturación y control de los mercados, así como a los riesgos propios de la actividad, no se puede generalizar el éxito económico.

3. Circulación de bienes simbólicos: el capital social

Como se pudo constatar en el estudio, las redes sociales producen tres tipos de capital: económico, simbólico y cultural. Es decir que existe una correlación entre la pertenencia a redes sociales y la generación de capital social. Bourdieu (2001) señala las condiciones de existencia básicas para cualquier tipo de capital social: la pertenencia a un grupo (red social), las condiciones para los intercambios y el establecimiento de límites relativamente precisos que determinen la diferenciación de los actores en la red.

Las redes de transporte producen no sólo capital económico, sino principalmente capital social. Es una actividad económica sostenida a partir de la conformación y funcionamiento de redes sociales, en las que los sujetos, actores o nodos eligen *pertenecer a ella*, cumplir con los criterios o condiciones que les permiten acceder a un lugar dentro de la red, aceptar los *límites* y condiciones en las que se dan los *intercambios* económicos y de poder, para generar beneficios o ventajas que el trabajo individual o independiente no permite. Así, en casi todos los estudios de caso se percibe el interés y la valoración de participar de las redes (los choferes aspiran a comprar una línea, muchas personas "ajenas" esperan la apertura de venta de líneas), pues la inclusión en las redes implica formar parte de una dinámica de intercambios económicos y de valores simbólicos que permite a los transportistas y a sus familias ascender socialmente.

A diferencia del capital económico que se manifiesta de manera concreta o material, el capital social "existe bajo la condición de que el otro lo reconozca como tal" (Bourdieu 2001: 32); es decir, se construye en un plano de intersubjetividad y reconocimiento del

"otro" social. Es por ello que el reconocimiento social, traducido en el prestigio de una red de transporte, es un capital social que luego se materializa en un monto económico o costo de línea, diferenciado en función de la antigüedad, amplitud, alcance y poder de una asociación. Así, el derecho de línea puede cotizarse entre 1.400 Bs (en Buenavista) y 20 mil dólares (en Yapacaní), dependiendo de la ruta, las localidades por las que pasa la asociación, la afluencia de pasajeros, la antigüedad de la asociación, los bienes materiales y simbólicos que posea y también la representación política que tenga (el acceso de sus dirigentes a espacios de poder político). El caso de las empresas es distinto porque se relaciona con tradiciones familiares y requiere altas inversiones de capital, entre 85.000 y 120.000 dólares para adquirir un autobús ("flota").

El capital social tiene los atributos del capital económico, pues se puede acumular, invertir, mantener, desplazar y concentrar. En este sentido, el capital social se traduce en las ventajas o beneficios que un transportista obtiene al pertenecer a una asociación: contar con un espacio laboral "seguro" que le permite desarrollar su actividad económica de manera permanente, dentro de un espacio, tiempo y dinámica más o menos constante. Un segundo beneficio es contar con el respaldo institucional de una asociación que defiende sus intereses, le sirve de garantía para la obtención de préstamos y le da un sentido de pertenencia a una red social que implica poder, como asociación que domina una ruta y como sector que moviliza una amplia estructura organizativa para ejercer medidas de presión y así lograr la satisfacción de las demandas o defender los intereses sectoriales, que son también intereses personales. Este segundo beneficio de tipo simbólico se percibe en el discurso de los asociados que hablan en términos grupales: "tenemos", "pertenecemos", "somos". Se trata de la posibilidad de trascender de un ámbito individual privado a una dimensión colectiva y comunitaria. Una tercera ventaja es la de ejercer un trabajo legal, en tanto está inscrito en un contexto normativo que brinda lineamientos sobre derechos y deberes, a los cuales las asociaciones se adecuan a fin de operar sin inconvenientes.

Hablamos de recursos sociales actuales y potenciales, capital social que se genera a partir del reconocimiento de los miembros de la red como parte de la asociación; reconocimiento como alguien

"conocido" y "confiable" sobre la base de un comportamiento responsable y respetuoso, que para el candidato a socio significa un apoyo social que le permite el acceso a la línea, a créditos para la compra de un vehículo y que le otorga una posición de decisión y poder. Se trata de un capital que tiende a *acumularse* de manera individual y grupal por el solo hecho de pertenecer y participar de las redes, que en el caso del transporte interprovincial son duraderas, institucionalizadas y basadas en un sistema de inter-conocimiento e inter-reconocimiento (Bourdieu 2001).

En este contexto, el capital simbólico de las redes de transporte interprovincial deriva de la calidad del servicio prestado, y se mide en términos de afluencia, costo, comodidad, seguridad, puntualidad, que generan prestigio y confianza entre la población, aspectos que repercuten en el aumento de trabajo y por tanto de capital económico para los miembros de una asociación. Este es el caso de las asociaciones de trufis en Guarayos, que ofrecen mayor rapidez. Sin embargo, la población sigue prefiriendo las flotas, que a pesar de tardar más, son consideradas "eficientes, salen puntualmente, tienen buses y horarios determinados" (Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos). En el caso de las asociaciones de Pailón es la comodidad para el pasajero y para su "carga" el criterio fundamental para la elección de asociación.

Mientras que el volumen del capital social, determinado por la extensión de la red y de los recursos que poseen sus miembros, tiende a reinvertirse, la red de vínculos es el producto de estrategias de inversión social destinadas consciente o inconscientemente al establecimiento o reproducción de relaciones sociales útiles. Tal es el caso de los dirigentes sindicales de las asociaciones, que luego ascienden a espacios de poder de las federaciones o de los bloques, y que pueden alcanzar niveles máximos como dirigentes de las macro redes que componen las instituciones representativas del transporte en el nivel nacional. Se trata de trayectorias sindicales y políticas, que a veces sirven a los dirigentes para insertarse incluso en el ámbito político municipal, regional y nacional como diputados o asambleístas de partidos políticos, sin dejar de ser representantes del sector del transporte.

En este sentido, retomando los postulados teóricos de la sociología económica, se puede entender el transporte interprovincial como redes donde los miembros construyen formas de poder particulares al "acceder a ciertos tipos de relaciones, y que este capital, un capital particularmente institucionalizado, es capaz de ser mantenido y reproducido con fines de dominación" (Bourdieu 2001: 33). De este modo, la reinversión del capital social generado por las redes de transporte interprovincial apuntaría a acceder a espacios de poder, siguiendo una trayectoria ascendente correlativa a la expansión y fortalecimiento de las redes. Pues en la medida en que la red se amplía o expande, consolida sus alianzas estratégicas con otros sectores y mejora su capacidad organizativa, y da lugar a un mayor acceso a los espacios de poder.

Este capital social acumulado por las redes tiende a ser reinvertido en la búsqueda de espacios de poder político, a través del apoyo como sector a criterios candidatos afines, o a través de la promoción de dirigentes del sector como candidatos a las instancias políticas de los ámbitos municipal, departamental o nacional. Acceso a espacios de poder tradicionales que les permitiría un ascenso social y la posibilidad de introducir cuestiones sectoriales en la agenda política, satisfacer las demandas individuales y obtener beneficios para el sector. Se trata de una reinversión del capital social que luego redundará en ganancias económicas y sociales, como la posición (estatus) social, que retornaran al sector, a las asociaciones y a los transportistas.

En el caso de los migrantes aimaras y quechuas y sus descendientes en Yapacaní, San Julián y Ascensión de Guarayos, las expresiones de poder cultural como la organización de fiestas patronales ("prestes") se dan bajo las modalidades de generación y circulación de capital social, ya estudiadas por varios autores (por ejemplo, Llanque y Villca 2011 y Sánchez 2007), pero que han sido trasplantados a las localidades donde actualmente residen. Vale decir que el capital cultural y social también ha migrado junto con los nuevos residentes.

Durante los siglos XIX y XX, Santa Cruz mantuvo la hegemonía económica de los criollos, quienes se identificaban a sí mismos como hispánicos puros. Así lo identificó Ronald Bruce Palmer: "Los cruceños se identifican a sí mismos como hispánicos puros. Ellos

expresan orgullo por su herencia andaluza retenida a través del paso de cuatrocientos años"[52] (Palmer 1979: 3). Gradualmente, los migrantes andinos se han ido insertando en actividades económicas y expresando su cultura, desde la segunda mitad del siglo XX. Al respecto, Ximena Soruco señalaba: "Sería interesante analizar por qué en Santa Cruz y otras ciudades del oriente, se mantiene el monopolio económico criollo durante el siglo XX sin que se evidencie todavía un proceso de acumulación económico y cultural cholo" (Soruco 2012: 97).

La investigación en las provincias de Santa Cruz muestra que ya en el actual siglo, existe una penetración de los capitales económicos y sociales que muestra sus propias trayectorias y coexiste con la élite tradicional tanto en la ciudad capital, como en las provincias. No se puede decir que exista una nueva élite que sustituye a la anterior, pero hay grupos de poder emergentes que coexisten y que tienen poder no sólo en las provincias, sino en el conjunto del departamento. La tendencia visible es la de un empoderamiento de los sectores de la economía popular y sus fracciones emergentes, con coexistencia con la élite tradicional.

4. Del capital social a la incidencia política

La investigación muestra, en todas las rutas estudiadas, que los transportistas asociados han ido ganando poder político. Su estructura organizativa, su capacidad de convocatoria y su capacidad para asumir medidas de presión les han permitido lograr alianzas con otros sectores para potenciar su incidencia. En el caso de Yapacaní, los transportistas lideraron el bloque interinstitucional y organizaron protestas contra el alcalde electo, hasta forzar su dimisión. En Guarayos, el bloque chiquitano formó parte de la alianza de movimientos sociales —junto con los comerciantes, los campesinos "interculturales" y los indígenas guarayos— que llevó

52 El investigador norteamericano obtuvo la siguiente declaración de Melchor Pinto Parada, líder cívico de las luchas por las regalías petroleras para Santa Cruz: "Nosotros somos blancos, hablamos español y preservamos la cultura europea y 300.000 cruceños somos más dignos que toda la población del interior" (Palmer 1979: 3) (traducción propia).

al poder a la actual alcaldesa guaraya Elida Urapuca, mientras que los empresarios de las "flotas" estaban tradicionalmente vinculados con las "élites cívicas".

Se trata de un ascenso político hacia espacios de poder y decisión, tanto en el nivel del gobierno municipal como en el departamental y el nacional, que se puede entender como parte del proceso de expansión y complejización de las redes sociales dentro del ámbito económico y político. Como apunta un técnico de CIPCA, "El sector transporte ha ganado espacio político. Y está muy fuerte actualmente; hay representantes en el concejo, hay asambleístas en la asamblea autónoma municipal".

En el caso de las asociaciones de transportistas, el capital social se usa para lograr incidencia política en defensa directa de los intereses de los afiliados, por ejemplo para impedir la apertura de una nueva línea, como ocurrió en los municipios de Warnes y Yapacaní, o para poner concejales que defiendan los intereses del sector en cualquier coyuntura. Su capacidad organizativa les permite emprender acciones de alcance local, pero también pueden unirse en bloques para organizar bloqueos de carreteras, como el protagonizado por el bloque chiquitano, hasta lograr una incidencia departamental, negociando con la gobernación la Ley Departamental de Transporte.

El cambio en la coyuntura política general y el debilitamiento de las agrupaciones cívicas tradicionales, han resultado en un incremento del poder de las asociaciones gremiales del departamento, al punto de lograr incidir en el proceso de un conflicto nacional como fue la lucha contra el proyecto de "Ley de Extinción del Dominio de Bienes en favor del Estado". Las acciones coordinadas entre la Federación de Transportistas 16 de Noviembre y la Federación de Cooperativas de Transporte (Fedectrans), a su vez en conexión (no dependencia en los hechos) con la Confederación de Choferes de Bolivia, fue decisiva en las movilizaciones y en el desarrollo del conflicto que ya hemos descrito detalladamente.

Además, los transportistas asociados muestran la capacidad de vincularse con otros sectores de la economía popular, como los comerciantes, y de establecer alianzas flexibles con gobiernos

municipales o con la gobernación, en defensa de sus intereses. Naturalmente, debieron superar conflictos internos y de liderazgo por la divergencia de intereses entre los afiliados a las asociaciones departamentales. En este sentido, los transportistas asociados transforman su capacidad organizativa (capital social) en capacidad de adquirir y ejercer el poder político en distintos espacios territoriales, desde lo local hasta lo nacional.

CAPÍTULO VII
Elementos para pensar políticas públicas

La investigación examinó la conformación de las redes económicas, la generación del excedente económico, las relaciones de producción y la posibilidad de acumulación en la diversidad de formas productivas.

Se constató la existencia de un régimen de oligopolio, con asociaciones y empresas que tienen la capacidad de restringir la oferta del servicio y, por tanto, fijar los precios. Ante factores externos que elevan los costos de operación, como el mal estado de las carreteras o la inexistencia de surtidores de gas natural vehicular (Genex), la variable de ajuste es la explotación de los choferes, ya sea mediante la transferencia de los riesgos de la oferta del servicio a los choferes que pagan renta, o mediante la extracción de plusvalía absoluta, alargando la jornada laboral por encima del máximo autorizado en la Ley General del Trabajo y disminuyendo los salarios al mínimo.

Otra modalidad identificada por el estudio es la autoexplotación de los asociados, quienes enfrentan condiciones desfavorables para poder cumplir con el pago de sus créditos financieros. A mayor inversión de capital corresponde una mayor rentabilidad, situación que beneficia sobre todo a los empresarios de flotas. Sin embargo, los choferes asalariados perciben un salario de subsistencia. En suma, la explotación de los choferes por parte de socios y empresarios convive con la autoexplotación, y ambos fenómenos restringen la acumulación de capital.

Las redes sociales se caracterizan por una estructura sindical sólida en la medida en que sus mecanismos de inclusión/exclusión

establecen barreras de entrada que protegen el funcionamiento de la estructura, mientras que las lógicas de exclusión se traducen en medios de regulación del comportamiento de los actores-nodos de la red. El funcionamiento de estas redes responde a los distintos niveles de relación entre los miembros de las organizaciones: relaciones verticales (dirigentes-socios, socios-choferes, directorio-secretaria), horizontales (entre socios o entre choferes) y transversales (entre dirigentes de asociaciones del transporte, y entre éstos y dirigentes de otros sectores).

La insuficiencia crónica de la presencia institucional del Estado en sus diferentes niveles, que en el caso concreto del transporte interprovincial se traduce en la ausencia de regulaciones departamentales, ha contribuido a una "autorregulación" de los gremios del sector, quienes incluso asumen su propio control técnico de los vehículos, establecen el orden de salidas y fijan los precios de los pasajes, restringiendo la acumulación y "distribuyendo" los ingresos de acuerdo con su propia "institucionalidad". Sin embargo, la economía informal revela grandes inequidades. Al mismo tiempo, se constata el descuido en la documentación de los vehículos, lo que les limita el acceso a créditos. Adicionalmente, la informalidad encubre el incumplimiento de los derechos laborales.

Las condiciones laborales y el afán de realizar más viajes para poder cumplir con el pago de los créditos, junto con factores externos como el deficiente mantenimiento de las vías, son factores que influyen en la inseguridad de las carreteras y en la calidad de los servicios de transporte ofrecidos. Los accidentes de tránsito son una preocupación constante de la sociedad. En la percepción general se atribuye la culpa a los choferes, pero esta posición es reduccionista respecto a la dinámica compleja de los procesos económicos y sociales que intervienen en el transporte y determinan la frecuencia de los accidentes.

Ante esta situación, se pone en consideración de los actores y autoridades que tienen competencias sobre el sector los siguientes puntos:

1. Que las autoridades de la gobernación departamental y los gobiernos municipales asuman sus competencias autónomas

respecto al "control de calidad" del transporte, verificando las condiciones técnicas de los vehículos, el cumplimiento de horarios y todos los aspectos necesarios para garantizar la calidad del servicio. El marco jurídico vigente les otorga las facultades necesarias para asumir gradualmente dichas competencias, y ya han iniciado este proceso. Sin embargo, debería establecerse mecanismos para garantizar la eficiencia y eficacia de estos servicios no en función de los intereses particulares de los agremiados, sino de las necesidades del conjunto de la población.

2. Por lo que se refiere a la regulación económica, la estructura oligopólica del mercado del transporte interprovincial justifica plenamente la intervención de las autoridades en fijar topes máximos y mínimos para las tarifas, a partir de estudios técnicos. Tratándose de un servicio público, las autoridades están llamadas a establecer tarifas con un precio muy cercano al de mercado, que aseguren a los transportistas un margen de ganancia justo, y a la vez la satisfacción de los usuarios.

3. Los sistemas de organización gremial (sindicatos, asociaciones y cooperativas de transporte), deben entenderse como prácticas culturales de distribución del excedente y tienen que ver con el control social y la generación de capital social. Estas prácticas responden a la tradición cultural originaria de los pueblos andinos emigrados al departamento de Santa Cruz, aunque también se adaptan al sistema capitalista actual, pero en última instancia defienden intereses sectoriales, que es preciso limitar, sin perder de vista el componente cultural.

4. Consiguientemente, no es por la vía de la confrontación o la supresión de las organizaciones gremiales que se logrará un cambio en el transporte. Una confrontación irreflexiva con las asociaciones podría ser contraproducente, resultando únicamente en el refuerzo y la reorganización de las mismas. En este sentido, las políticas más adecuadas implican potenciar la institucionalización, haciendo explícita la presencia del Estado en sus distintos niveles mediante el ejercicio de las competencias correspondientes. Idealmente, las políticas de la gobernación y de los gobiernos municipales deberán incluir la búsqueda de

acuerdos políticos y la regulación gradual de las actividades del transporte.

5. El Ministerio de Trabajo debería hacer cumplir las disposiciones de la Ley General del Trabajo, que concierne a todos los trabajadores asalariados, incluyendo a los choferes asalariados. Es decir, las empresas que contratan choferes deben respetar la jornada máxima de ocho horas de trabajo, llevando para viajes largos a choferes de relevo, o no obligarlos a retornar en el mismo día.

En síntesis, es necesaria una intervención concertada con los gremios para atenuar las inequidades dentro del propio sector del transporte. Asimismo, es imperativo conciliar los intereses del sector con los intereses del conjunto de la sociedad, representada por los usuarios de este servicio público. Se trata, pues, de ejercer la autoridad estatal en el marco de negociaciones tendentes a la maximización del beneficio social y hacia una formalización paulatina del sector.

Conclusiones

La coyuntura política de polarización que implicaba enfrentamientos y bloqueos continuos en las provincias se ha distorsionado; los poderes cívicos tradicionales de Santa Cruz están debilitados. Esta reconfiguración política es favorable a la incidencia de actores populares y movimientos sociales que han influido en la inestabilidad política de los gobiernos municipales, destituyendo alcaldes elegidos por el voto popular. La correlación de fuerzas, que en cada municipio sigue su propia dinámica entre actores de partidos de oposición, pueblos indígenas organizados, como la Asamblea del Pueblo Guaraní (APG), la Central de Organizaciones de Pueblos Nativos Guarayos (COPNAG), el MAS y gremios con capacidad de incidencia política.

El sector del transporte ha crecido, en el contexto del desarrollo de la economía boliviana, como un sector de la economía popular que ofrece empleos de baja calificación y sin prestaciones sociales. El desarrollo y la diversificación de la economía en las provincias a lo largo de los últimos siete años han configurado un contexto favorable para el incremento del parque automotor, democratizando el acceso a más actores económicos. Por otro lado, el acceso a créditos y la regularización de vehículos indocumentados en 2011 han permitido incrementar de manera notable, desde 2007 hasta 2012, la cantidad de motorizados en circulación. Santa Cruz es el departamento que más vehículos tiene registrados en los municipios.

Las empresas con buses grandes se llevan la mayor parte de los excedentes por su posición más favorable en el mercado, gracias a la magnitud de su inversión en vehículos, terminales y otros activos,

que les permite la reproducción de su capital y la acumulación. Se encuentran sobre todo en las rutas hacia Ascensión de Guarayos y hacia el Chaco.

La segunda forma de organización productiva del servicio de transporte son las asociaciones y cooperativas afiliadas a la Federación Departamental 16 de Noviembre y las cooperativas afiliadas a la Federación de Cooperativas de Transporte (Fedectrans). Las asociaciones antiguas y nuevas, en el actual contexto político y de crecimiento económico, se encuentran en condiciones de disputar el excedente económico a las empresas.

En los años recientes se ha incrementado la producción a pequeña escala del servicio de transporte, a través de sindicatos, asociaciones y cooperativas, que han permitido democratizar la oferta del servicio. Esto no significó la desaparición o sustitución de las empresas tradicionales, sino la ampliación de la actividad económica que permitió la entrada a nuevos actores, en coexistencia de distintas modalidades de organización de la producción del servicio, vinculada a procesos continuos de reconfiguración y recombinación de las múltiples lógicas económicas.

Los casos analizados muestran la capacidad de las asociaciones de acceder al transporte a través de una inversión inicial proveniente del ahorro propio como reinversión del excedente obtenido en el mismo rubro, en la agricultura o en el comercio. Otra forma de acceso es a través de un préstamo (familiar o bancario). La distribución de los excedentes es diversa; varía según los tramos y los costos operativos, pero en general permite una recuperación de la inversión y una acumulación restringida.

La saturación de los mercados y las prácticas oligopólicas de las asociaciones han restringido el acceso a este rubro a través de una detallada asignación de turnos de horarios y recorridos, que configuran una tensión entre la propiedad privada del vehículo para la generación de excedente y los intereses de la asociación expresados en la obtención de un patrimonio común (sedes y terminales). Por tanto, la acumulación existe, pero es limitada. Las restricciones a la entrada de "no asociados", o piratas, avaladas por un decreto departamental,

que autorizan sólo las líneas que ya están operando, refrendan esta regulación del mercado por parte de las propias asociaciones.

Los asociados y empresas establecen relaciones de producción desventajosas para los choferes, porque les adjudican el riesgo de la producción del servicio, a través de las modalidades según las cuales los choferes dan rentas a los socios y empresarios o bien ganan un porcentaje bajo de los pasajes vendidos. Las líneas y vehículos se consideran activos de inversión que se adquieren para que incrementen su valor. Los choferes “alquilan” el vehículo de un propietario porque carecen de las “herramientas” de trabajo. Estas relaciones los someten a la extracción de la plusvalía relativa (bajos ingresos) y absoluta, a través de condiciones de explotación en la jornada laboral y en alimentación reducida. El sistema capitalista los somete para su beneficio a las lógicas precapitalistas rentistas, en favor del empresario o del socio. Los ingresos de los choferes asalariados, entre 1.000 y 2.000 bolivianos mensuales, no son mejores que los de los rentistas, y sus condiciones laborales son extenuantes. Por tanto, no tienen opción de acumular.

Las redes del transporte se vinculan, a través de la reinversión de sus excedentes, con el comercio, la agricultura y la construcción, como sectores donde se acumula el capital, especialmente para quienes logran interiorizar una cultura de asumir riesgos y acumular, restringiendo su consumo inmediato (generalmente los aymaras y quechuas y sus descendientes). La investigación que da origen a esta publicación confirma la existencia de la diversificación productiva de la economía popular, en la cual el transporte es uno más de los rubros productivos, a menudo vinculado con el comercio en las localidades estudiadas.

Se identifica un proceso de reconfiguración económica, en el sentido de que los transportistas asociados perciben parte de los ingresos provenientes de los sectores productores de ingresos, a través de eslabonamientos económicos con el comercio y la agricultura. Se evidencia asimismo la capacidad organizativa de los transportistas asociados para construir redes sociales o económicas, favoreciendo la movilidad social y garantizando la democratización del ingreso. Sin embargo, debido a la saturación y control de los mercados, y a

los riesgos propios de la actividad, no se puede generalizar el éxito económico. El acceso a ingresos está garantizado preferentemente para los transportistas asociados, sindicatos, cooperativas y asociaciones, en función de su capacidad de organización y vinculación con otros sectores económicos, así como a la consolidación de los derechos adquiridos para explotar las "rutas", a través de la inversión en capital social y la búsqueda de poder político.

Por su parte, las redes sociales subyacentes en el sector del transporte interprovincial se caracterizan por una estructura sindical sólida en la medida en que sus sistemas de inclusión/exclusión establecen barreras de entrada que protegen el funcionamiento de la estructura, mientras que las lógicas de exclusión sirven como mecanismo de regulación de los comportamientos de los actores-nodos de la red. El funcionamiento de estas redes responde a los distintos niveles de relación entre los miembros de las instituciones, donde se evidencian relaciones *verticales* (dirigentes-socios, socios-choferes, directorio-secretaria), *horizontales* (entre socios o entre choferes) y *transversales* (entre dirigentes de asociaciones y dirigentes de otros sectores).

En el contexto del empoderamiento de los movimientos sociales y la disminución del poder de las élites tradicionales cruceñas, las asociaciones utilizan su capital social y su capacidad organizacional para establecer alianzas con otros sectores, como los comerciantes, campesinos interculturales e indígenas, con el objetivo de lograr incidencia política. Asumen posiciones de incidencia con los gobiernos municipales o con la gobernación departamental convenientemente flexibles respecto a la defensa de sus intereses, por supuesto, enfrentando conflictos internos y de liderazgo en función de distintos intereses entre los afiliados a las asociaciones departamentales. En este sentido, los transportistas asociados transforman su capacidad organizativa y su capital social en capacidad para adquirir y ejercer el poder político en distintos espacios territoriales.

El transporte interprovincial es un sector predominantemente masculino (el 10% de los varones rurales son transportistas), y es percibido culturalmente como una actividad propia de *varones*. Sin embargo, se aprecia un lento desplazamiento de estos prejuicios, a

través de la incorporación de "socias", que adquieren la línea o la heredan. Las trabas o las restricciones no se encuentran mayormente en las redes del transporte, sino en la construcción subjetiva que opera como obstáculo para la inserción laboral de la mujer, además de la "construcción social" que se plasma en menores ingresos para las mujeres que para los varones.

Las redes de transporte presentan una transversal intercultural como evidencia de los efectos de los procesos de movilidad humana, que configuran localidades culturalmente diversas. Si bien las empresas tradicionales de Montero, Charagua y Camiri fueron fundadas por familias locales, dentro de la dinámica de reconfiguración han crecido y asumido poder las asociaciones organizadas por migrantes andinos y sus descendientes, en el caso de Yapacaní. En esta localidad, el conflicto se da con otros migrantes, a los que se impide el acceso como nuevos transportistas, porque los socios de los actuales sindicatos, ya nacidos en Yapacaní, defienden su territorio. En Camiri surgen conflictos que invocan el "ser camireño" o "ser colla" como parte de las disputas de las organizaciones por el control del mercado. Mientras que en la región de Guarayos predominan las asociaciones de migrantes andinos, respecto a los nativos guarayos, quienes tienen escasa participación en el sector, la convivencia entre poblaciones criollas cruceñas de los pueblos tradicionales, migrantes collas y sus descendientes, pueblos indígenas guaraníes, guarayos e incluso extranjeros que ya han nacido en Bolivia, como los menonitas, se facilita por el constante flujo del transporte, que los vincula e interrelaciona.

Bibliografía

Albó, Xavier

2012 *El Chaco guaraní camino a la autonomía originaria. Charagua, Gutiérrez y proyección regional*. La Paz: CIPCA (Cuadernos de investigación 79) y Ministerio de Autonomías.

1990 *La comunidad hoy. Los guaraní-chiriguano*. La Paz: CIPCA, Cuadernos de investigación.

Alemán Vargas, Luis Víctor

2007 *El transportista vive del volante*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés. Tesis de grado en Sociología (inédita).

Alesina, Lorena

2007 *Guía metodológica para el estudio de cadenas productivas con perspectiva de género*. Red Internacional de Género y Comercio. Capítulo Latinoamericano. International Development Research Centre IDRC. Fondo de Desarrollo de las Naciones Unidas para la Mujer (UNIFEM).

Amin, Samir

1974 *Sobre el desarrollo desigual de las formaciones sociales*. Barcelona: Anagrama, Cuadernos Anagrama.

Antequera Durán, Nelson y Cristina Cielo (eds.)

2011 *Ciudad sin fronteras. Multilocalidad urbano rural en Bolivia*. La Paz: PIEB, RITU, Gobierno Municipal de La Paz.

Appadurai, Arjun

1997 "Soberanía sin territorialidad, notas para una geografía posnacional". Revista *Nueva Sociedad* Nº 162. Disponible en http://www.nuso.org/upload/articulos/2799_1.pdf

Ardaya Domínguez, Isipoti
2012 *Historia de Camiri*. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia: editorial El País.

Ayo, Diego
2010 *Conflictos regionales en Bolivia: Autonomías en proceso de construcción*. La Paz: Editorial Gente Común.

Barbery Alpire, Carlos Hugo
2012 "La tarifa del transporte público, 3 verdades de una realidad que va más allá del precio". Revista *Enfoque Económico* 22. Santa Cruz de la Sierra: Colegio de Economistas de Santa Cruz: 8-12.

Bazoberry Chali, Oscar
2008 *Participación, poder popular y desarrollo: Charagua y Moxos*. La Paz: U-PIEB y CIPCA.

Bendek Telchi, Jorge
2001 *Desarrollo demográfico de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra*. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia: UPSA.

Bourdieu, Pierre
2001 *El campo político.* La Paz: Plural editores.
1999 *Meditaciones pascalianas*. Barcelona: Anagrama.
1997 *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Anagrama.

Bourdieu, Pierre y L. Wacquant
2005 *Una invitación a la sociología reflexiva*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Burgos, María Elena
2001 "Redes sociales: conceptos y métodos de análisis". Revista *T'inkazos* 9: 45-60. La Paz: PIEB.

Camera di Comercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Torino
2011 *Cadenas productivas y empresas* líderes. http://www.cepal.org/ddpe/noticias/paginas/9/45599/Giovanni_Pischedda.pdf [consult. 3/12/12].

Case, Karl y Ray Fair
1993 *Fundamentos de economía*. México D. F.: Prentice Hall.

Castedo, Eliana y H. C. F. Mansilla
1993 *Economía informal y desarrollo sociopolítico*. La Paz: CEBEM.

CEBEC-CAINCO (Centro de Estudios Bolivianos de Economía)
2009 ¿Qué hacer para que Santa Cruz crezca a un 10%? Santa Cruz de la Sierra: Cámara de Industria y Comercio de Santa Cruz. CAINCO. Estudios Económicos. Documento 07/2009.

CEJIS
2006 *Situación y desafíos del movimiento campesino cruceño*, Elba Terceros (coord.). Santa Cruz de la Sierra: CEJIS y Federación Sindical Única de Trabajadores Campesinos Apiguaqui Tumpa de Santa Cruz.

Cesarín, Sergio
2010 "Economía de redes y redes económicas". Revista *Nueva Sociedad* N° 228: 100-115. Caracas, Venezuela.

CIPCA
2012 *Primer foro andino amazónico de desarrollo rural*. Memoria. La Paz: CIPCA.
2011 *Modelos de desarrollo, desarrollo rural y economía campesina indígena*. Memoria del Seminario Internacional. La Paz: CIPCA.
2010 *Acceso a espacios de poder local y regional por indígenas y campesinos de la provincia Guarayos*. La Paz: CIPCA.

Coraggio, José Luis
1993 *La construcción de una economía popular como horizonte para ciudades sin rumbo*. Ponencia presentada en el seminario "Cidade, desigualdades sociais e políticas públicas: algumas questoes para o debate", www.coraggioeconomia.org [cons. 15/08/13].

Cordero Caraffa, Carlos
2012 "La dictadura del transporte". En: *El Deber*, 26 de julio de 2012 http://www.eldeber.com.bo/vernotacolumnistas.php?id=120725221813

Cossío Muñoz Reyes, Fernando
2001 *El transporte automotor de pasajeros de larga distancia en Bolivia*. La Paz: Superintendencia de Transportes (SIRESE).

Cuadrado, Juan Ramón
2012 *5º Encuentro de Economistas de Bolivia*. Santa Cruz, 23 de agosto de 2012. http://www.bcb.gob.bo/eeb/sites/default/files/expositores5EEB/Keynotes%205EEB/Internacionales/Cuadrado/5EEB-Econ%20y%20Pol%20%20Reg%20%20en%20perspectiva%20-%20Sta%20%20Cruz.pdf

Chirino Ortiz, Fabiana
2012 "La Guardia. Rastros del Vivir Bien en un municipio con desarrollo urbano y crecimiento económico". En: *Vivir bien, significados y representaciones desde la vida cotidiana*. La Paz: U-PIEB.

Chumacero, Juan Pablo
2012 "Extranjerización de la tierra y estructura agraria en Bolivia". En: *Memoria Primer Foro Andino Amazónico de Desarrollo Rural*. La Paz: CIPCA, 9 al 11 de mayo de 2012.

De Soto, Hernando
1986 *El otro sendero*. Lima: editorial Barranco.

Doria Medina, Samuel
1986 *La economía informal en Bolivia*. La Paz: Edobol.

Eid, Salomón
2011 El colapso de la ciudad. Ponencia presentada en el Coloquio sobre movilidad urbana. Santa Cruz. http://www.cascz.org/noticia/un-debate-intenso-sobre-movilidad-urbana

Enguita, Mariano
2010 *Los engranajes de la desigualdad*. Salamanca, España: Universidad de Salamanca. http://campus.usal.es/~mfe/enguita/Textos/El%20engranaje%20de%20la%20desigualdad/02-%20Modos.pdf

Espacio de Reflexión Interdisciplinar
2012 *Debates y propuestas en tiempos de cambio*. Santa Cruz de la Sierra: CIPCA, Radio Santa Cruz e IBIS Dinamarca.

Esquivel Guerrero, José Antonio, Francisco Jiménez Bautista y José Antonio Esquivel Sánchez
2009 "La relación entre conflictos y poder". *Revista de Paz y Conflicto* Nº 2. Disponible en: http://www.ugr.es/~revpaz/articulos/rpc_n2_2009_art1.pdf

Estado Plurinacional de Bolivia
2009 *Constitución Política del Estado*. La Paz: Gaceta Oficial de Bolivia.

FBDM (Fundación Boliviana para la Democracia Multipartidaria)
2011 "Caracterización de la dinámica económica de Santa Cruz ciudad" (elaborado por la consultora Processus). Revista *Mojón 21* Nº 3, septiembre-octubre 2011.

Fundación Milenio
2012a *Informe Milenio sobre la economía. Año 2011. Nº 32*. La Paz: Fundación Milenio.
2012b *Informe Milenio sobre la economía. Primer semestre 2012*. Nº 33. La Paz: Fundación Milenio.
2011 *Informe Milenio sobre la economía*. La Paz: Fundación Milenio.
2010 *Informe de milenio sobre la economía*. La Paz: Fundación Milenio.

Fundación Jubileo
2012 *A siete años del IDH. En qué se gastan los recursos*. Serie Debate público 22. La Paz: Fundación Jubileo.

Gil Mendieta, Jorge y Samuel Schmidt
2002 *Análisis de redes. Aplicación en ciencias sociales*. México, D.F.: Ed. Limusa e Instituto de investigación en matemáticas aplicadas y en sistemas de la Universidad Autónoma de México.

Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz
2012 *Decreto Departamental 181* (firmado por el gobernador Rubén Costas Aguilera). 26 de noviembre de 2013. Santa Cruz de la Sierra: Gobierno Departamental Autónomo de Santa Cruz.

Gobierno Departamental (Prefectura) de Santa Cruz
2006 *Diagnóstico área territorial. Para el ajuste del plan departamental de desarrollo económico y social. Santa Cruz 2006-2020*. Santa Cruz de la Sierra.

Gobierno Municipal de Cabezas
2008 *Plan de desarrollo económico local 2009-2013. Municipio de Cabezas*. Santa Cruz de la Sierra: AMDECRUZ y CIAT.

Gobierno Municipal de Camiri
2007 *Estrategia de desarrollo económico y productivo, Camiri*. Santa Cruz.

Gobierno Municipal de Montero
2004 *Plan de Desarrollo Municipal de Montero*. Santa Cruz.

Gobierno Municipal de Pailón
2001 *Plan de Desarrollo Municipal*. Santa Cruz.

Gobierno Municipal de Yapacaní
1999 *Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio de Yapacaní*. Yapacaní, Santa Cruz, Bolivia: Gobierno Municipal de Yapacaní. Central de colonizadores de la provincia Ichilo. http://saludpublica.bvsp.org.bo/textocompleto/npadep372.pdf
1993 *Plan Estratégico de Desarrollo del Municipio de Yapacaní 1994-1999*. Santa Cruz: Central de Colonizadores de la Provincia Ichilo.

González Pizarro, José Antonio
2008 "La emigración boliviana en la precordillera de la región de Antofagasta, 1910-1930. Redes sociales y estudios de casos". En: *Revista de Ciencias Sociales* 21. Disponible en: http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=70812932003

Gray Molina, George
2000 "Capital social: del *boom* a la resaca". En *T'inkazos* 6. La Paz: PIEB: 7-24.

Guaygua, Germán
2010 *La familia transnacional. Cambios en las relaciones sociales y familiares de los migrantes de El Alto y La Paz a España*. La Paz: PIEB.

Hintze, Susana

2010 "Capital social y estrategias de supervivencia. Reflexiones sobre el capital". *Políticas sociales y economía social: debates fundamentales*. Ungs-Fundación Osde-Altamira, Colección de lecturas sobre economía social.

INE (Instituto Nacional de Estadística)

2013 *Encuesta de hogares 2011. Resumen ejecutivo*. www.ine.gob.bo [cons.7/01/13].

2012a *Estadísticas socioeconómicas del departamento de Santa Cruz 2011*. www.ine.gob.bo

2012b *Estadísticas del medio ambiente 2010*. www.ine.gob.bo

2011a *Estadísticas e indicadores socioeconómicos del departamento de Santa Cruz*. 24 de septiembre de 2011. Disponible en www.ine.gob.bo

2011b *Estadísticas del parque automotor 1998-2010*. www.ine.gob.bo

2010 *Estadísticas e indicadores socioeconómicos del departamento de Santa Cruz (2010)*. Disponible en www.ine.gob.bo

Jáuregui, Maggy y Fabiana Chirino

2010 *Representaciones sociales de violencia y paz en tierras bajas*. La Paz: Fundación UNIR. Inédito.

Krugman, Paul, Masahisa Fujita y Anthony Venables

2000 *Economía espacial: las ciudades, las regiones y el comercio internacional*. Barcelona: Ariel.

Llanque, Ricardo y Edgar Villca

2011 Qamiris *aimaras, desplazamiento e inclusión de élites andinas en la ciudad de Oruro*. La Paz: PIEB, Informes de investigación.

Machicado, Carlos Gustavo, Osvaldo Nina y Luis Carlos Jemio

2012 *Factores que inciden en el crecimiento y el desarrollo en Bolivia*. La Paz: PIEB e INESAD.

Martínez, José y Alicia Tejada

2010 *Los derechos indígenas y su cumplimiento en el territorio indígena de Guarayos*. La Paz: Fundación PIEB.

Mazurek, Hubert
2012 *Espacio y territorio. Instrumentos metodológicos de investigación social*. La Paz: U-PIEB.

Medeiros, Gustavo
2011 "Políticas agrarias, lineamientos sobre los mercados de tierra y la evolución del sector soyero". En: *Modelos de desarrollo, desarrollo rural y economía campesina indígena. Memoria del Seminario Internacional*. La Paz: CIPCA.

Molina, Carlos Hugo, Gonzalo Coimbra y Rubens Barbery
2012 *Observatorio del desarrollo económico local en el departamento de Santa Cruz*. Santa Cruz: CEPAD, Gobierno Departamental de Santa Cruz y Asociación de Municipios de Santa Cruz (AMDECRUZ).

Monge Pérez, Mario y Frank Hartwich
2008 "Análisis de redes sociales aplicado al estudio de los procesos de innovación agrícola". *Redes*, revista hispana para el análisis de redes sociales, vol. 14, #2, junio 2008. http://revista-redes.rediris.es.

Montaño Cuéllar, Hernán
2008 "Análisis sectorial del transporte en Santa Cruz". Documento de circulación interna para instituciones financieras. Santa Cruz de la Sierra. Inédito.

Morales Ayma, Evo
2013 "Informe ante la Asamblea Legislativa Plurinacional". Ministerio de Comunicación y *El Deber*, 29/01/13.

Nostas, Mercedes y Carmen Elena Ardaya
2012 *Mujeres rurales en la provincia de Guarayos: género y economía*. La Paz: CIPCA.

Nostas, Mercedes y Carmen Sanabria
2010 *Nuestro propio caminar. Mujeres en la provincia Guarayos; género y economía*. Santa Cruz de la Sierra: CIPCA.

Palmer, Ronald Bruce
1979 *Politics and Modernization: A Case Study of Santa Cruz, Bolivia*. University of California, Los Ángeles. Tesis doctoral, fotocopia del ejemplar en microfilm.

Pastoral Social Cáritas
2005 *Problemática del transporte urbano*. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia: PASOC. Documento 13. Equipo de Análisis de Coyuntura.

Peña Claros, Claudia
2011 *Capital social, identidad y desarrollo en Santa Cruz*. La Paz: FES (Fundación Friedrich Ebert).

Pereira Morató, René, Evgenia Bridkhina, Jaime Montaño y Ramiro Blanco
2009 *Para escuchar las voces de la calle. El comercio en vía pública en La Paz*. La Paz: Investigación.

PIEB (Programa de Investigación Estratégica en Bolivia)
2011 *Guía para la presentación de proyectos de investigación*. Convocatoria Reconfiguración económica y social en la articulación urbano-rural de Bolivia. La Paz: PIEB.

Pifarré, Francisco
1989 *Los Guaraní-Chiriguano. 2. Historia de un pueblo*. La Paz: CIPCA, Cuadernos de investigación CIPCA Nº 31.

PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo)
2012 *El camino hacia el desarrollo en Santa Cruz. Boletín sobre el estado de situación social en el departamento 2011*. La Paz: PNUD, UDAPE. Sistema de las Naciones Unidas en Bolivia.
2010 *Los cambios detrás del cambio. Informe nacional sobre desarrollo humano en Bolivia*. La Paz: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
2005 *La economía más allá del gas. Informe temático sobre Desarrollo Humano*. George Gray Molina (coord.). La Paz: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
2004 *Informe de Desarrollo Humano en Santa Cruz*. Fernando Calderón Gutiérrez (coord.). La Paz: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

PNUD e INE
2005 *Bolivia. Atlas estadístico de municipios*. La Paz: Plural editores, PNUD e INE.

PNUD-UDAPE
2010 *Desarrollo humano en el departamento de Santa Cruz*. Boletín informativo. La Paz: UDAPE-PNUD.

Ponce Leiva, Pilar
2005 *Redes sociales y ejercicio del poder en la América Hispana: consideraciones teóricas y propuestas de análisis*. Madrid: Universidad Complutense.

Portes, Alejandro
1995 "Economic Sociology and the Sociology of Immigration: A Conceptual Overview". En: Alejandro Portes (ed.), *The Economic Sociology of Immigration*. Nueva York: Russell Sage Foundation.

Portes, Alejandro y Patricia Landolt
2000 "Social Capital: Promise and Pitfalls of its Role in Development". *Journal of Latin American Studies* Nº 32: 529-547.

Portugal, Mario y Dunia Sandoval
2007 *Realidad socio-laboral de Santa Cruz*. Investigación elaborada para Pastoral Social Cáritas (inédita).

Pozas, María de los Ángeles, Minor Mora y Juan Pablo Pérez
2004 *La sociología económica: una lectura desde América Latina*. San José de Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO). Disponible en: http://www.flacso.or.cr/fileadmin/documentos/FLACSO/Cuaderno_134.pdf

Reyes Gonzales, Roberto
2008 *Conceptos teóricos de las redes sociales*. Flacso. flacsoandes.org/.../07.%20Anexo%201...\

Ronken, Theo
2010 *La vecindad que no viajó: migración internacional y desarrollo comunitario en zonas periurbanas de Cochabamba*. La Paz: PIEB.

Samanamud, Jiovanny
2003 "La configuración de redes sociales en la dinámica de la precariedad económica y laboral". En: *T'inkazos* N° 14. La Paz: PIEB: 81-101.

Sánchez Serrano, Rolando
2003 "El capital social y sus efectos socioeconómicos y políticos". *T'inkazos* 15, octubre de 2003. La Paz: PIEB: 9-29.

Sánchez Serrano, Rolando *et al.*
2007 *Capital social y posibilidades de desarrollo en los municipios*. La Paz: PIEB y Plural editores.

Sandoval Arenas, Dunia
2012 "Análisis político situacional de Santa Cruz 2010-2011". PNUD, inédito.

Sandoval Arenas, Dunia, Marco del Río, Vania Sandoval *et al.*
2003 *Santa Cruz, economía y poder*. La Paz: PIEB y CEDURE.

Sandoval Rodríguez, Isaac
2003 *Historia de Santa Cruz. Desarrollo histórico social*. Santa Cruz de la Sierra: Imprenta Sirena.
1990 *Nación y Estado en Bolivia*. La Paz: CEUB.

Sociedad de Estudios Geográficos e Históricos de Santa Cruz
2003 [1904] Memorándum, *Libro Centenario*. Santa Cruz de la Sierra: SEGHSCZ.

Soria Martínez, Carlos
1996 *Esperanzas y realidades. Colonización en Santa Cruz*. La Paz: CIPCA, Cuadernos de investigación 49.

Soruco Soluguren, Ximena
2012 *La ciudad de los cholos. Mestizaje y colonialidad en Bolivia, siglos XIX y XX*. La Paz: PIEB e IFEA, 2ª edic.

Traverso, Ana Carola
2011 *Consideraciones sociológicas sobre la movilidad urbana en Santa Cruz* (ponencia presentada en el coloquio sobre movilidad

urbana, Santa Cruz). http://www.cascz.org/noticia/un-debate-intenso-sobre-movilidad-urbana

Velázquez, Juan Carlos y Mirna Inturias
2011 ¿Qué nos divide y qué nos une? Actitudes sociales en la ciudad de Santa Cruz sobre el racismo cultural y la violencia política. Santa Cruz de la Sierra: Plataforma Construyendo Paz.

Villarroel Herbas, Ariel Fernando
2011 *Pailón: pasado y presente*. Santa Cruz de la Sierra: Gobierno Autónomo Departamental Santa Cruz. BID. Proyecto de protección ambiental y social en el corredor bioceánico Santa Cruz-Puerto Suárez.

Villaume, Gary
2011 *Programa de desarrollo educativo municipal de Buena Vista 2000-2004*. Santa Cruz: Gobierno Municipal de Buenavista.

Wanderley, Fernanda
2002 "Pequeñas empresas, sector informal e industrialización local. La sociología económica del desarrollo". *T'inkazos* N° 11. La Paz: PIEB: 9-30.

Páginas web institucionales consultadas

www.cao.org.bo

El Deber, 27 de mayo de 2012. http://www.eldeber.com.bo/nota.php?id=120527122545

Periódico digital Hoybolivia.Com, http://www.hoybolivia.com/Noticia.php?IdNoticia=50651&tit=Yapacaní_fue_tomada_por_el_narcotrafico18 de julio de 2011

Periódico *El País*, Tarija, 31 de agosto de 2012. http://www.elpaisonline.com/index.php?option=com_content&view=article&id=60871:policia-halla-avioneta-siniestrada-en-Yapacaní-e-investiga-si-tuvo-vinculos-con-el-narcotrafico&catid=16:cronica&Itemid=23

www.eldeber.com.bo/imprimir.php?id=110720222413

http://laestrelladeloriente.com/noticia_completa.php?idcat=&idnoticia=33756

http://buenavista.com.bo/usuario/index.php?cdg=11

El Deber, http://www.eldeber.com.bo/nota.php?id=120904145157, (4 de septiembre de 2012)

http://www.santacruztrade.com.bo/rutas-comercio-santa-cruz-bolivia.php?op=2&area=1

Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz, 2011. Guía de Negocios e Inversiones Santa Cruz.

Pailón: http://provinciachiquitos.wordpress.com/municipio-de-pailon/

PDM Pailón: http://www.slideshare.net/doctora_edilicia/pdm-pailn?utm_source=slideshow03&utm_medium=ssemail&utm_campaign=share_slideshow_loggedout

Página Siete: www.paginasiete.bo/.../14Opi00110-11-12-P720121110S. Recuperada el 8 de noviembre de 2012

Entrevistados por ruta y localidad

Ruta 1: Norte integrado

Warnes

- Oswaldo Pinto Arauz, usuario, residente de Warnes

Montero

- Iver, jefe de línea Trufi Montero-Santa Cruz
- Claudia, secretaria Trufi Montero-Santa Cruz
- Wilson, Marco y Víctor, choferes Trufi Montero-Santa Cruz
- Lucio Solíz Puma, socio Cooperativa de Transporte Germán Moreno

- Claudia, secretaria Cooperativa de Transporte Germán Moreno
- Román, Carlos y Beto, choferes Expreso Norte
- Santos Prado, chofer Línea de Micro Cooperativa 21 de Mayo
- Don Pancho, usuario, residente de Montero
- Sandra, usuaria, empleada de un café internet
- Luis Eberhardt, funcionario Alcaldía Santa Cruz (Emacruz)

Buena Vista
- Orlando Áñez, chofer Cooperativa 16 de Julio
- Harry Saucedo, chofer Cooperativa Cristo Rey
- Shirley García, secretaria Sindicato Mixto de Transporte 10 de Febrero
- Zenón Ortiz, socio Cooperativa de Transporte Mixto Amboró
- Vanesa Villarroel, secretaria Cooperativa de Transporte Mixto Amboró
- Sr. Égüez, usuario, dueño de gasolinera
- Saúl, chofer de mototaxi

Yapacaní
- Lucio Rodríguez Zerma, secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero
- Cástulo Ávalos, ex secretario general Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero
- Willy Ventura, secretario general Asociación 10 de Agosto
- Don Carlos, socio Asociación 16 de Julio
- Griseldo Robles, socio Cooperativa 1 de Julio
- Damián y Mario, socios Trufis Yapacaní-Montero-Santa Cruz
- Rocío Valdez, docente UAGRM
- Elizabeth Suarez, farmacéutica

Ruta 2: hacia Ascensión de Guarayos y el Beni

Pailón
- Gabriela Largo, secretaria Asociación de Transporte 13 de Mayo
- Claudia Ximena Vaca, secretaria Asociación de Transporte 13 de Mayo

- Lino Cruz, chofer Asociación de Transporte 13 de Mayo
- Adán Vaca Montero, vicepresidente Cooperativa de Transporte Mixto Pailón
- Isaac Torrico, socio Cooperativa de Transporte Mixto Pailón

San Julián
- Edgar Araray, residente, estudiante UAGRM
- Eulogia Sulca, socia Asociación de motos 1º de Mayo
- Sabino López Vargas, secretario de hacienda Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre
- Humberto Rivera Cardozo, secretario de relaciones Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre
- Lucio Copa, secretario de transporte Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre
- Anacleto Ruiz, vicepresidente Sindicato de Transporte Interprovincial 25 de Abril
- Oscar Rodríguez, David Jora y Mario Laguna, socios Sindicato de Transporte Interprovincial 24 de Junio

Ascensión de Guarayos
- Lino Barrientos, presidente del Concejo Municipal de Ascensión de Guarayos
- Jacinto Menchaca, socio de la Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor y presidente del Bloque Transporte-Chiquitania
- José Miguel y Remberto, socios Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor
- Rosa, secretaria Asociación de Transporte Mixto Ascensión del Señor
- Cristóbal, socio La Estrella del Este
- Wildo, chofer La Estrella del Este
- Don Félix, socio Asociación Expreso Estrella del Oriente
- Rosa Uraire, secretaria Trans del Oriente
- Julio, Boris y Ramiro Villarroel, choferes Trans Guarayos
- Casiano Quispe, socio Cooperativa Trans Ascensión Ltda

- Vanesa Cortez (socióloga), Ramiro Valle (abogado) y Adrián Cruz (agrónomo), técnicos de CIPCA
- Rocio, vendedora mercado campesino
- María Isabel Maguari Yabare, usuaria, dirigente indígena
- Nilda, usuaria

Ruta 3: hacia el Chaco

Abapó

- Genaro Estrada, socio Asociación de Transporte 14 de Marzo
- Ciro Valverde, presidente Asociación de Transporte 14 de Marzo
- Don Juan y Don Pablo, socios Asociación de Transporte Cruz del Sur
- Sra. Dominga y Sandra, usuarias Asociación de Transporte Cruz del Sur
- Jorge y Rolando, pasajeros Asociación de Transporte Cruz del Sur

Camiri

- Mario Romero, socio y secretario general 1 de Mayo
- Aurelio Cuéllar, secretario general Sindicato 6 de Agosto
- Roger Marzana, secretario ejecutivo Asociación de Trufis Jireh
- Miguel Ángel Velásquez, socio Cooperativa Andrés Ibáñez
- Liliana, secretaria Asociación 12 de Octubre
- Adrian, socio Expreso Camiri
- Reina Murano, secretaria Expreso Camiri
- Marilú Rodas, secretaria Flota El Chaqueño
- Laura Cáceres Rosales, secretaria Flota Trans Cordillera
- Martha Morales, secretaria Empresa de Transporte San Silvestre
- José Vásquez, socio de Oro Negro
- Don Víctor, usuario, dueño de snack en la terminal de buses de Camiri
- Marisol Mejía Lara, asesora de Micro finanzas en Camiri, ejecutiva de una entidad de micro finanzas
- Luciana Arraya, usuaria

Charagua
- Francisco, vicepresidente Asociación de Transporte Libre 21 de Enero
- Graciela Delgado, socia Asociación de Transporte Libre 21 de Enero
- Wilson Díaz y Carlos Sánchez, socios Sindicato Andrés Ibáñez
- Claudia, secretaria Asociación de Transporte 12 de Octubre
- Claribel, secretaria Flota Trans Charagua
- Giovana García, secretaria Cooperativa Basilio
- P. Mauricio Bacardit y P. Javier Velasco, párrocos jesuitas, Casa Parroquial de Charagua
- Alejandra Anzaldo, Directora de CIPCA Cordillera
- Santiago Puerta, técnico de CIPCA
- Sandra y Carmen, trabajadoras del hogar en Santa Cruz, viajan una vez por semana a Charagua (conversación informal)
- Usuarios zona Charagua-Estación

Notas de campo en Santa Cruz

- Julio Gutiérrez, investigador PIEB, observación participante del ampliado de la Federación Departamental 16 de Noviembre, 6 de noviembre de 2012.
- Julio Gutiérrez, investigador PIEB, participación como postulante al cargo de chofer para la empresa Trans Charagua, 14 de noviembre de 2012.

Entrevistas en Santa Cruz de la Sierra

- Mario Guerrero, secretario general Sindicato de Transporte de Santa Cruz de la Sierra
- Héctor Peña, secretario de actas Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre
- Oscar Barahona, Gerente encargado de la sede de la Federación Departamental de Cooperativas de Transporte (Fedectrans)
- Entrevista en la Gobernación de Santa Cruz con:

- Eliane Capobianco Sandoval, Directora de Desarrollo Autonómico de la Secretaría Departamental de Coordinación Institucional y Desarrollo Autonómico
- Francisco Javier Jofré Méndez, asesor legal de la Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial
- Nils Burgos Montero, abogado de la Dirección de Transporte y Tráfico
- Cristina Soruco Sevilla, asesora de Desarrollo Normativo de la Secretaría de Gobierno

Anexos

Anexo 1
Cuadro A-1: Organización del sistema de transporte en el departamento de Santa Cruz

Tipo de organización	Modalidades de servicio	Organización departamental	Número deentidades afiliadas	Organización matriz nacional	Autoridades estatales del sector[1]	Leyes estatales y departamentales
Transporte libre	Mototaxis urbanos en Santa Cruz barrios alejados. De las carreteras principales hacia barrios nuevos. Trufis urbanos de Santa Cruz barrios alejados. Vagonetas Noah e Ipsum del centro hacia zonas alejadas. Mototaxis y trufis en el transporte interprovincial.	Asociación de trabajadores del Transporte Libre de Santa Cruz	No se dispone de este dato	Confederación Nacional de Transporte Libre	Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (Reconoce la personería jurídica de las asociaciones) Gobernador departamental en la jurisdicción interprovincial Unidad Departamental de Transporte Gobierno municipal en la jurisdicción urbana.	Constitución Política del Estado, Artículo 300, parágrafo I, numeral 9 Ley 165. Ley General del Transporte Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz Decreto Departamental N° 181, 26 de noviembre de 2012
Asociación	Taxis urbanos. Micros urbanos. Trufis urbanos. Vagonetas de transporte interprovincial a todas las rutas.	Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre	49 asociaciones	Confederación Sindical de Choferes de Bolivia	Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (Reconoce la personería jurídica de las asociaciones) Gobernador en la jurisdicción interprovincial Unidad Departamental de Transporte Gobierno municipal en la jurisdicción urbana	Constitución Política del Estado, Artículo 300, parágrafo I, numeral 9 Ley 165. Ley General del Transporte. Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz Decreto Departamental N° 181, 26 de noviembre de 2012

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

Tipo de organización	Modalidades de servicio	Organización departamental	Número deentidades afiliadas	Organización matriz nacional	Autoridades estatales del sector[1]	Leyes estatales y departamentales
Sindicato	Taxis urbanos. Micros urbanos. Trufis urbanos. Vagonetas de transporte interprovincial a todas las rutas.	Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre	54 sindicatos	Confederación Sindical de Choferes de Bolivia	Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (Reconoce la personería jurídica de los sindicatos) Gobernador departamental en la jurisdicción interprovincial Gobierno municipal en la jurisdicción urbana Unidad Departamental de Transporte	Constitución Política del Estado, Artículo 300, parágrafo I, numeral 9 Ley 165. Ley General del Transporte Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz Decreto Departamental N° 181, 26 de noviembre de 2012
Cooperativa	Mototaxis urbanos (capital y provincias), trufis, micros, vagonetas de servicio urbano e interprovincial, buses de servicio urbano, interprovincial e interdepartamental y camiones para transporte de materiales de construcción, (arena, piedras, madera). Transporte interdepartamentales de pasajeros. Transporte de carga.	Federación de Cooperativas de Transporte (Fedectrans)	120 cooperativas	Confederación Nacional de Cooperativas de Bolivia (Concobol) Confederación Nacional de Transportistas Cooperativistas	Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (Reconoce la personería jurídica de las cooperativas) Dirección General de Cooperativas Gobernador en la jurisdicción interprovincial Unidad Departamental de Transporte Gobierno municipal en la jurisdicción urbana.	Constitución Política del Estado, Artículo 300, parágrafo I, numeral 9 Ley 165. Ley General del Transporte Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz Decreto Departamental N° 181, 26 de noviembre de 2012

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

Tipo de organiza-ción	Modalidades de servicio	Organización departamental	Número deentidades afiliadas	Organiza-ción matriz nacional	Autoridades estatales del sector[1]	Leyes estatales y departa-mentales
Empresa	Buses transporte interprovincial e interdepartamental de pasajeros. Transporte pesado interdepartamental Transporte pesado internacional	Cámara de Transportes del Oriente, Santa Cruz (Para el transporte de carga)	4.000 empresas	Cámara Boliviana del Transporte Nacional e Internacional (35.000 afiliados en 4.000 empresas) Cámara Boliviana de Transporte Pesado	Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda Viceministerio de Transportes Dirección General de Transporte terrestre, fluvial y lacustre Autoridad de Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, ATT Regula a 350 empresas en Bolivia. El año 2012 atendió 1185 reclamaciones respecto a buses interdepartamentales. La ATT atendió a 1.244 personas en 2012, en la Terminal Bimodal de Santa Cruz. No existe atención en las terminales provinciales del departamento[2]	Constitución Política del Estado, Artículo 300, parágrafo I, numeral 9 Ley 165. Ley General del Transporte Gobierno Autónomo Departamental de Santa Cruz. Decreto Departamental N° 181

1. Aunque teóricamente el Viceministerio de Transporte tiene tuición sobre el conjunto del transporte, ninguna asociación ni cooperativa está registrada entre las 350 empresas de transporte. Su jurisdicción efectiva sólo llega al transporte interdepartamental de pasajeros.

2. Datos tomados de: Autoridad de Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes, ATT. http://att.gob.bo/index.php/transportes/operadores-regulados-transportes

Fuente: elaboración propia a partir de revisión hemerográfica, documentos proporcionados por las asociaciones y entrevistas.

Anexo 1
Cuadro A-2: Asociaciones, sindicatos y cooperativas en las cinco rutas interprovinciales de Santa Cruz

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
1	Servicio de Taxis Sindicato Mixto de Transportistas 10 de Febrero	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Yapacaní
2	Sindicato 16 de Noviembre	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Montero-Portachuelo
3	Asociación de Transporte Trufi Santa Cruz-Montero	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Warnes-Montero
4	Cooperativa de Transporte 16 de Julio Ltda.	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Yapacaní
5	Cooperativa Cristo Rey Ltda.	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Buenavista
6	Asociación de Transporte Jorge Nieme	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Montero
7	Cooperativa 10 de Febrero. Yapacaní Ltda.	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Yapacaní
8	Servicio interprovincial de micros y colectivos al norte Línea 102	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Montero
9	Línea 132 (Micro) asociada al Sindicato 21 de Mayo	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Montero
10	Asociación Germán Moreno	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Montero
11	Sindicato Expreso Norte integrado	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Buenavista-Yapacaní
12	Cooperativa Amboró	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Buenavista
13	Cooperativa 20 de Febrero	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Yapacaní
14	Cooperativa de Transporte Mixto La Veloz del Ichilo	Norte integrado	Cooperativa	Santa Cruz-Yapacaní-Montero
15	Transporte 18 de Septiembre. Minero	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Montero-Minero
16	Transporte Colpa Bélgica	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Montero-La Bélgica
18	Transporte Warnes	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Warnes-Santa Cruz

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
19	Transporte 24 de Junio Saavedra	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-Saavedra-Santa Cruz
20	Taxis 24 de Octubre Bélgica	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-La Bélgica
21	Transporte 13 de Mayo 4 ojitos	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-4 ojitos
22	Transporte 21 de Enero. San Pedro	Norte integrado	Sindicato	Santa Cruz-San Pedro
23	Asociación 5 de Febrero Santa Rosa	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Santa Rosa del Sara
24	Expreso Ejecutivo	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Montero
25	Asociación Florida	Norte integrado	Asociación	Santa Cruz-Montero
26	Asociación 2 de Agosto	Este	Asociación	Santa Cruz-Cotoca
27	Sindicato 23 de Junio	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Cuatro Cañadas
16	Sindicato de Transporte Montero Hoyos	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Montero Hoyos
17	Trans del Oriente (buses)	Ascensión de Guarayos	Empresa	Santa Cruz-Ascensión de Guarayos
18	Sindicato Mixto de Transporte 1 de Mayo (minibuses)	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Tres Cruces-San Julián
19	Cooperativa de Transporte 20 de Enero San Ramón	Ascensión de Guarayos	Cooperativa	Santa Cruz-Cuatro Cañadas, San Julián, San Ramón
20	Sindicato Mixto de Transporte 4 Cañadas	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Cuatro Cañadas
21	Sindicato Mixto de Transporte 24 de Junio (minibuses)	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-San Julián-San Ramón
22	Asociación de Transporte Mixto Trans Ascensión del Señor	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-Ascensión de Guarayos, San Julián
23	Sindicato Mixto de Transporte 8 de Noviembre	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Ascensión de Guarayos, San Julián
24	Trans Guarayos. Servicio Interprovincial de Buses. Línea 102	Ascensión de Guarayos	Empresa	Santa Cruz-Ascensión de Guarayos
25	Asociación de Transporte Ascensión de Guarayos (minibús)	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-Ascensión de Guarayos

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
26	Línea 131 del Este (Buses)	Chiquitanía	Empresa	Santa Cruz-Pailón, Cuatro Cañadas, San Ramón
27	Asociación de Transporte 25 de Abril	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-San Julián
28	Sindicato de Transporte Ñuflo de Chávez	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-San Julián
29	Sindicato de Transporte 26 de Mayo	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Guarayos
30	Sindicato de Transporte 15 de Agosto	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-San Julián-San Ramón
31	Asociación de Transporte 13 de Mayo	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-Pailón
32	Sindicato de Transporte Mixto El Soyero	Ascensión de Guarayos	Sindicato	Santa Cruz-Pailón
33	Cooperativa de Transporte Mixto Pailón	Ascensión de Guarayos	Cooperativa	Pailón-Santa Cruz
34	23 de Abril. Don Lorenzo	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-Don Lorenzo
35	23 de Julio. Don Lorenzo	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-Don Lorenzo
36	Cooperativa Estrella del Este (Trufis)	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-San Julián-Guarayos
37	Sindicato de Transporte 26 de Mayo	Ascensión de Guarayos	Asociación	Santa Cruz-San Julián-Guarayos
38	Cooperativa de Transporte Mixto Paitití Chiquitano (Minibuses)	Chiquitanía	Cooperativa	Santa Cruz-San José de Chiquitos y Roboré
39	Sindicato Mixto de Transporte Primero de Mayo	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San Ramón-San Ignacio-San José de Chiquitos-Quimone-Puerto Suárez
40	Sindicato Mixto de Transporte 10 de Noviembre	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San Ignacio-San José de Chiquitos-Puerto Suárez
41	Sindicato Mixto de Transporte 26 de Febrero	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San José de Chiquitos
42	Asociación de Transporte 16 de Septiembre	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Puerto Suárez
43	Cooperativa de Transporte 20 de Enero (minibuses) “San Ramón”	Chiquitanía	Cooperativa	San Ramón-San Antonio de Lomerío

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
44	Cooperativa de Transporte Concepción Ltda.	Chiquitanía	Cooperativa	San Javier-Concepción
45	Asociación Mixta de Transporte 12 de Octubre. (minibuses)	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-San Ignacio de Velasco-San Javier-Concepción-Santa Rosa de la Roca
46	Transporte y Turismo Jasayé Ltda. Las Misiones	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-San José de Chiquitos
47	Expreso San Antonio. 13 de Junio Huari SRL	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-San Ignacio de Velasco
48	Sindicato de Transporte Mixto 20 de Diciembre	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San Ignacio
49	Sindicato de Transporte Mixto 31 de Julio	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San Ignacio
50	Sindicato de Transporte Mixto 18 de Mayo	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-Roboré
51	Cotoca. Línea de Transporte Rápido 24 de Septiembre (autos y vagonetas)	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-Cotoca
52	Asociación de Transporte Mixto 2 de Agosto (autos y vagonetas)	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Cotoca
53	Asociación Virgen de Cotoca	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Cotoca
54	Sindicato Mixto de Transporte 24 de Junio. (minibuses)	Chiquitanía	Sindicato	Santa Cruz-San Julián, San Ramón y San Javier
55	11 de Enero Cañada Dos	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Cuatro Cañadas
56	29 de Septiembre-Montero Hoyos	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Montero Hoyos
57	Pozo del Tigre		Asociación	Santa Cruz-Pozo del Tigre
58	29 de Julio	Chiquitanía	Asociación	Santa Cruz-Cuatro Cañadas
59	Trans Villa Serrano	Valles	Empresa	Santa Cruz-Vallegrande
60	Servicio de Transporte de Pasajeros 24 de Septiembre	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Vallegrande
62	Sindicato de Transporte Vallegrande	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Vallegrande

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	**Ruta**	**Tipo de organización**	**Destinos**
63	Expreso Serrano Cholanchay (Autobús)	Valles	Empresa	Santa Cruz-Pucará, Serrano y Sopachuy
64	Trans Turismo Manuel María Caballero	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Comarapa
65	Cotrama Ltda. Servicio de Transporte	Valles	Empresa	Santa Cruz-Mairana
66	Línea 103 Micros. Santa Cruz-El Torno	Valles	Sindicato	Santa Cruz-El Torno
67	Línea 101 y 133 Micros. Santa Cruz-La Guardia	Valles	Sindicato	Santa Cruz-La Guardia
68	Línea 101 Santa Cruz-Angostura	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Angostura
69	Asociación 30 de Agosto	Valles	Asociación	Santa Cruz-El Torno
70	El Fuerte-Samaipata	Valles	Asociación	Santa Cruz-Samaipata
71	Asociación 15 de Enero	Valles	Asociación	Santa Cruz-La Guardia
72	Asociación 10 de Marzo	Valles	Asociación	Santa Cruz-La Guardia
73	Asociación 5 de Mayo Los Negros	Valles	Asociación	Santa Cruz-Los Negros
74	Asociación El Negreño	Valles	Asociación	Santa Cruz-Los Negros
75	Asociación 15 de Junio Vallegrande	Valles	Asociación	Santa Cruz-Vallegrande
76	Asociación de Transportes El Samaipateño	Valles	Asociación	Santa Cruz-Samaipata
77	Sindicato de Transportes Florida	Valles	Asociación	Santa Cruz-Samaipata
78	Sindicato Los Helechos	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Mairana
79	Sindicato Mixto de Transporte Mairana	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Mairana
80	Sindicato 16 de Julio	Valles	Sindicato	Santa Cruz-Mairana

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
81	Empresa de Transporte Trans Charagua	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Abapó-Charagua
82	Empresa de Transporte 21 de Abril	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Abapó-Charagua
83	Sindicato 12 de Julio Transporte Turismo	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Abapó-Charagua
84	Expreso Isoso	Chaco	Asociación	Santa Cruz-Abapó-Charagua
85	Cooperativa de Transporte Andrés Ibáñez Ltda.	Chaco	Cooperativa	Santa Cruz-Abapó-Camiri
86	Asociación Virgen de Charagua	Chaco	Asociación	Santa Cruz-Abapó-Charagua
87	Transporte Jiré Express	Chaco	Asociación	Santa Cruz-Abapó-Camiri-Monteagudo
88	Asociación de Transporte Libre 21 de Enero	Chaco	Transporte libre	Charagua estación-Charagua-Colonias menonitas
89	Sindicato de Transportes 12 de Octubre	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Abapó-Charagua
90	Asociación Transportes del Oriente	Chaco	Asociación	Santa Cruz-Abapó-Charagua
91	Cooperativa Basilio Ltda.	Chaco	Cooperativa	Santa Cruz-Abapó-Charagua
92	Trans 12 de Julio	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
93	Flota Andes Bus	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
94	Flota 6 de Agosto	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
95	Flota San Silvestre	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
96	Flota Guzmar	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
97	Trans Camiri	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
98	Flota San Lorenzo	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri

(Continúa en la página siguiente)

(Continuación de la página anterior)

	Asociación	Ruta	Tipo de organización	Destinos
99	Trans Cordillera	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
100	Flota Emperador	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
101	Trufi Monteagudo	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
102	Trufi Transporte Eity	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Camiri
103	Sindicato 6 de Agosto	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Camiri
104	Sindicato 1° de Mayo	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Camiri
105	Servicio de Vagoneta interprovincial 24 de Septiembre	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Abapó-Camiri
106	Sind.1°de Mayo Trufi “Ñancahuazú” SRL	Chaco	Sindicato	Santa Cruz-Abapó-Camiri
107	Empresa de Transporte Oro Negro	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Abapó-Camiri
108	Empresa de Transporte El Chaqueño	Chaco	Empresa	Santa Cruz-Abapó-Camiri

Fuente: elaboración propia, a partir de observación y registros de la Federación Departamental de Transporte 16 de Noviembre.

Autores

Dunia Sandoval Arenas

Economista (UMSA) y comunicadora social (UCB). Máster en Periodismo por la Universidad del País Vasco, España. Diplomada en Estudios e Historia del Oriente Boliviano, por la Universidad Privada de Santa Cruz; obtuvo un Diplomado en Gestión Pública para el Desarrollo Territorial (FLACSO-Universidad Andina Simón Bolívar). Diplomada en Investigación Socioeconómica (U-PIEB). Publicaciones relevantes: *Santa Cruz: economía y poder* (coord.), PIEB, 2002; *Análisis político situacional de Santa Cruz*, PNUD, 2010. Miembro del colectivo de investigación Jatupeando, investigadora y docente de pre grado y post grado en universidades de Santa Cruz.

Fabiana Chirino Ortiz

Psicoanalista. Máster en Investigación en ciencias sociales (U-PIEB). Máster en Educación Superior por la UAGRM, Investigadora social. Docente universitaria de pre y postgrado. Miembro del colectivo de investigación Jatupeando y de la Asociación Psicoanalítica de estudios Lacanianos (APEL). Publicaciones: *Hecha la ley, hecha la trampa* U-PIEB, 2012, *Huellas migratorias, duelo y religión en familias de emigrantes* (coordinadora) PIEB, 2010, *Vivir bien, significaciones y representaciones desde la vida cotidiana* (coautoría), U-PIEB, 2012.

Julio Gutiérrez Guzmán

Comunicador audiovisual. Diplomado en Artes Audiovisuales para la Pastoral de la Comunicación, Diakonía, Universidad Católica Boliviana. Productor audiovisual. Transportista activo afiliado al Sindicato de transporte 12 de Julio en Santa Cruz.